# Der norddeutsche Handel im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert.

Erster Teil.

## Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

hohen philosophischen Fakultät

der

Albert-Ludwigs-Universität zu Freiburg im Breisgau

vorgelegt von

**Hermann Bächtold.**

Berlin und Leipzig
Dr. Walther Rothschild
1910.

Die vollsändige Arbeit wird als Heft 21 der „Abhandlungen zur Mittleren und Neueren Geschichte", herausgegeben von Georg v. Below, Heinrich Finke, Friedrich Meinecke (Berlin und Leipzig, Verlag von Dr. Walther Rothschild) im Umfange von etwa 20 Bogen erscheinen, Zitate auf Seiten :: nach pag. 88 sind dort zu vergleichen. ::

Herrn Alfred Sarasin

in dankbarer Verehrung gewidmet.

# Vorwort.

Die vorliegende Schrift hält in gewisser Richtung nicht, was ihr Titel wohl erwarten läßt. Sie sucht zwar den gesamten Umkreis norddeutscher Handelsbeziehungen abzuschreiten, geht aber an all denjenigen Problemen, die Organisation und Verfassung dieser Seite wirtschaftlicher Tätigkeit betreffen, vorüber oder streift sie doch nur gelegentlich. Sie richtet ihr Augenmerk mehr auf den äußeren Verlauf der Warenzirkulation, sucht die Bedeutung der einzelnen Siedlungen und Landschaften für den Handel festzustellen, verfolgt die Wege, durch welche dieselben verbunden waren, will Einsicht in die Warentransporte gewinnen, die diese Wege belebten. Auch dies kann bei der Lückenhaftigkeit des Quellenmaterials, das so oft die klare und anschauliche Bestimmung der wirtschaftlichen Physiognomie der verschiedenen Orte und Gegenden nicht zuläßt, nur unvollkommen geschehen.

Ich bin an den hier behandelten Gegenstand, wie an die Geschichte wirtschaftlicher Vorgänge überhaupt, herangeführt worden durch meinen hochverehrten Lehrer, Herrn Geh. Hofrat Prof. Dr. G. v. Below, und ich durfte im Fortgange der Arbeit stets seiner Ratschläge und seines so oft mich ermunternden Interesses gewiß sein. Es ist mir eine Freude, ihm hier dafür danken zu dürfen und ich wünschte nur, meine Arbeit könne es an ihrem Teil selbst tun, indem sie Zeugnis dafür ablegt, daß ihr Verfasser nicht umsonst unter dem Einfluß einer großen Forscherkraft gestanden hat. Von Herzen dankbar bin ich auch für das Wohlwollen, das Herr Professor Dr. John Meier über die Zeit hinaus, da ich mit Lust und Freude im Germanischen Seminar zu Basel sein Schüler war, mir bewahrt hat und das dieser Arbeit mehr als einmal zu gut gekommen ist.

Basel, im Dezember 1909.

**Der Verfasser.**

# Inhaltsverzeichnis.


Seite

Einleitung: Die verkehrsgeographische Gliederung des norddeutschen Handelsgebietes . . . . . 1

Erster Abschnitt: Der Niederrhein . . . . . 17

1. Das Delta . . . . . 18

2. Der Stromabschnitt Deltaspitze – Duisburg . . . . . 61

3. Der Stromabschnitt Duisburg – Köln . . . . . 65

# Einleitung.

## Die verkehrsgeographische Gliederung des norddeutschen Handelsgebietes.

Es gibt im Netz der Handelswege, wie es sich über einen Erdraum ausbreitet, fundamentale Züge, die mit Zügen, welche das Antlitz der Erde selbst trägt, zusammenhängen. Die Struktur eines Handelsnetzes ist nicht unabhängig von der geographischen Struktur des Raumes, den es bedeckt. Die Pfade, auf denen die einzelnen, in ihrem wirtschaftlichen Charakter ungleichen und darum beschränkten Räume zu wechselseitiger Ergänzung gebracht werden, laufen nicht regellos über die Erdoberfläche hin; die letztere ist verkehrsgeographisch nicht überall gleich wertvoll; sie besitzt Gestaltungen, welche in besonderem Maße geeignet sind, Verkehrszüge aufzunehmen und fortzuleiten. Diese Tendenz tritt für die Zirkulation der wirtschaftlichen Güter um so stärker hervor, wenn sie schon bei Entstehung und Anordnung der Siedlungen selber wirksam war.

Ich vermag vornehmlich zwei Arten von Linien zu erkennen, denen die Fähigkeit innewohnt, an der Gestaltung des Handelsnetzes mitzuwirken: erstens die Linien, die sich aus der Abstufung der Landmassen, aus ihrer vertikalen Gliederung ergeben, also Höhengrenzen, Linien, die auf der Grenze von höher und tiefer gelegenem Gebiet verlaufen, und zweitens die Linien des fließenden Wassers, die Flüsse. Die Zusammenordnung solcher orographischen und hydrographischen Linien auf dem norddeutschen Verkehrsgebiet müssen wir zu erkennen suchen. Bevor wir die einzelnen Wege, über welche die Handelsgüter wanderten, die einzelnen Orte, die zu diesem Verlauf in Beziehung traten, sei es, daß sie die Waren hervorbrachten oder verbrauchten, sei es, daß sie den Händlern zum Wohnsitz, dem Warenaustausch

zum Marktplatz dienten, sei es endlich, daß an ihnen durch Erhebung von Verkehrsabgaben die Zirkulation finanziell ausgenutzt oder beeinflußt wurde — bevor wir diese Einzelerscheinungen aneinanderreihen, fassen wir hier die Einsicht in die verkehrsgeographische Struktur des norddeutschen Handelsgebietes zu einer Gesamtanschauung, in die sich die Mannigfaltigkeit der Wege und Orte einordnen kann, zusammen. Daß es sich um keine erschöpfende Erkenntnis dieser Struktur handeln kann, erhellt schon aus dem Weg, der zu solcher Erkenntnis führt: man bringt sich die bedeutendsten Richtungen des Verkehrs, wie sie aus den geschichtlichen Quellen hervorgehen, zum Bewußtsein und wird dann darauf aufmerksam, daß ihre Bedeutung im Zusammenhang mit besonderen Gestaltungen der Erdoberfläche begründet ist. Da wir nun von der Kenntnis eines beschränkten Zeitraumes deutscher Handelsgeschichte (ca. 1100—1230) ausgehen, müssen alle diejenigen verkehrsgeographischen Züge uns verborgen bleiben, die in diesem Zeitraum noch nicht oder nicht mehr zu geschichtlicher Wirkung gelangten.

Indem der Horizont norddeutschen Handelsinteresses weit über die Grenzen Norddeutschlands selbst hinausgeschoben erscheint, müssen wir unsern Blick auch auf diesen umfassenderen Raum ausdehnen. Das soll in Kürze vorerst gegen das Innere und den Süden des Kontinentes hin geschehen, und wir fragen: welche geographischen Momente trennen Norddeutschland von Süddeutschland, welche verbinden es mit demselben?

Der Süden des Deutschen Reiches, d. h. das zentrale Gebiet Europas, liegt eingebettet zwischen zwei Gebirgssystemen, dem deutschen Mittelgebirge im Norden und den Alpen im Süden, ist mithin abgeschieden durch jenes von Norddeutschland, durch diese von Italien, umfassender gesagt, durch jenes vom nordeuropäischen, durch diese vom südeuropäischen Verkehrsgebiet. Aus dieser Gliederung ergeben sich die wichtigsten ostwestlichen Verkehrsrichtungen innerhalb des deutschen Reichsgebietes: in Oberdeutschland der Nordrand der Alpen, den zugleich ein großer Strom, die Donau, begleitet, und der Südrand des Mittelgebirges, an dem wieder ein Fluß, der Main, sich hinzieht, in Niederdeutschland die Randlinien der von Rußland her nach Westen streichenden Tiefebene, der Südrand gegen das

Mittelgebirge und der Nordrand gegen das Meer zu, welch letzterer zugleich in der Küstenlinie des Erdteils liegt. So bietet die orographische Gliederung Deutschlands, in Oberdeutschland unterstützt durch die hydrographische, die Möglichkeit, daß viermal mehr oder weniger weitreichende Verkehrsströmungen in der Längsrichtung des Kontinentes das Reichsgebiet durchfließen.

Das stärkste, Norddeutschland mit Süddeutschland verbindende Element liegt darin, daß das ganze eben angedeutete System einmal durch ein gewaltiges Rinnsal, den Rhein, durchbrochen wird. Dieser Strom ist die Grundlage der mächtigsten Verkehrsströmung, die Deutschland in meridionaler Richtung durchzieht, Oberdeutschland nach Niederdeutschland und nach dem Meere hin öffnet, die Ostwestrichtung des Verkehrs mit einer Nordsüdrichtung kreuzt, die isolierten Strömungen der einzelnen Ostwestlinien zueinander in Beziehung setzt.

Da nun die Wurzeln dieser Stromlinie auf die Pässe der Alpen weisen und in ihnen ihre Fortsetzung finden, erwächst die große meridionale Querstraße Deutschlands zu einer Querstraße des Erdteils, womit sich an dieser Stelle das deutsche Verkehrssystem zu einem europäischen erweitert. Und indem diese Durchquerung am Südrand des Erdteils auf eine ostwärts nach Asien verlaufende Längslinie auftrifft, erscheint sie als ein Teil des Verkehrssystems der mittelalterlichen Handelswelt überhaupt.

Wir begnügen uns, mit diesen paar Strichen den Zusammenhang Norddeutschlands mit südlicher gelegenen Gebieten angedeutet zu haben und treten dem Schauplatz des norddeutschen Handels, soweit er in Nordeuropa lag, näher.

Wir knüpfen an die nördlichste der oben erwähnten Ostwestlinien, den Nordrand der Tiefebene, an. Es hat sich in der zweiten Hälfte des Mittelalters auf keiner der andern ein so mächtiges Verkehrssystem aufgebaut wie auf ihr. Ein umfassendes Gebiet, das man als ein einheitliches Verkehrsgebiet begreifen kann, hat sich an sie angegliedert. Von der einen Seite her ein Festlandsgürtel, die unterste Stufe des Kontinentes gegen Norden hin, von der andern Seite her der Meeresgürtel der Nord- und Ostsee mit seinen Inseln und Halbinseln. Festlands- und Meeresgürtel stoßen auf dieser Linie zusammen; sie durchzieht dieselben als Achse und

knüpft sie zu einem Verkehrsgebiet zusammen. Versuchen wir, dasselbe im Osten und Westen abzugrenzen, so drängen sich als Grenzflanken zwei dem Rumpf des Erdteils vorgelagerte Glieder auf, im Osten die nordosteuropäische Halbinsel mit ihrem vom Kontinent senkrecht sich loslösenden finnländischen Teil, und im Westen eine entwurzelte Halbinsel, England. Beide scheinen zwar nur das Meergebiet abzugrenzen, aber sie wirken, verkehrsgeographisch betrachtet, auch grenzenbildend ins Festland hinein. Sie ziehen aus diesem heraus Straßen in sich hinein, welche vom Südrand des Kontinentes herkommen. Diese Straßen haben da, wo sie am Nordrand des Erdteils in die Nähe des Meeres gelangen, bedeutende Handelsplätze geschaffen — man denke an Brügge im Westen, an Nowgorod im Osten —, in welche die Warenzüge der Küstenstraße hineingezogen werden. In Rücksicht auf jene Querstraßen ist übrigens verkehrsgeographisch nicht bloß England, wo der Warenzug von Flandern her die Südwestecke der Nordsee überschreiten muß, eine Insel, sondern auch Skandinavien, weil der aus dem Kontinent tretende Verkehrszug nicht durch die Wurzel der Halbinsel, d. h. durch die finnische Seenplatte, in diese einzieht, sondern an ihr vorbei durch den finnischen Meerbusen zur schwedischen Küste hinübergeht. Wir werden sehen, wie dieser letztere Verkehrszug, als ein den Kontinent durchquerender, schon vor unserer Periode der Verödung anheimfällt, indes der an der Westgrenze, in Flandern, ans Meer tretende sich immer stärker zu beleben beginnt. So stellt sich uns die Umgrenzung des Gebietes dar, durch welches die Festlandküste, die nördlichste der oben genannten vier Ostwestlinien, als Längsachse verläuft. Wir fassen dieses Gebiet genauer ins Auge.

Das dem Kontinent vorgelagerte Meer wird durch einen vom Festland abspringenden Riegel, die jütländische Halbinsel, in zwei Becken, eine West- und Ostsee, oder, wie sich nun einmal der Sprachgebrauch festgelegt hat, in die Nord- und Ostsee, geschieden. Diese beiden Meere stellen sich unter bestimmtem Gesichtspunkt als zwei verschiedene Verkehrsgebiete dar. Indem nämlich die nordeuropäische Halbinsel aus der anfänglich senkrecht vom Festlandrumpf abspringenden Richtung sich nach Westen herumwirft und, Jütland überschattend, die Ostsee einengt und nahezu ver-

schließt, macht sie dieselbe fast vollständig zu einem Binnenmeer und legt vor die Festlandküste eine Gegenküste, indes die Nordsee, wenigstens nach Norden zu, offen ist, also hier den aus dem Kontinent heraustretenden Straßen keine Ansatzpunkte bietet. Wir können diese beiden Meere aber auch als Hälften eines Meergebietes begreifen. Dasselbe findet seine Einheit in der an der Küste verlaufenden Verkehrsströmung, für die Jütland wohl ein Hindernis, aber keine Schranke bedeutet. Von hier aus gesehen, verschmelzen Nord- und Ostsee zu einem Verkehrsraum, zu einem von insularen und peninsularen Bildungen teils begrenzten, teils durchsetzten Meergebiet. Wir können es ein Randmeergebiet nennen, weil es vor dem Längsrande des Erdteils liegt, ein Randmeergebiet noch in einem andern Sinne — und damit bestimmt sich seine Weltlage —, weil es am Nordwestrand des Verkehrsgebietes der mittelalterlichen Welt überhaupt liegt. Seine Grenzmarken sind auch die Grenzmarken dieses letzteren. Nord- und Ostsee sind verkehrsgeographisch keine Buchten des Ozeans, keine Randteile eines ozeanischen Verkehrsraumes. Jenseits des Meeres liegt für den mittelalterlichen Handel keine transatlantische Welt, die die Verkehrswege zu sich herüberlockte. Die Ansatzpunkte für die Straßen, welche von der kontinentalen Küste aus seewärts gehen, liegen innerhalb des Randmeergebietes selbst, auf seinen Inseln und Halbinseln.

Aber dieses Gebiet bildet nur die eine Hälfte des oben umrissenen Schauplatzes norddeutsch-nordeuropäischen Handels. Wir wenden den Blick auf die andere Seite der Küstenlinie, auf die Festlandseite. Hier fließen in ungefähr gleichen, nur nach Osten allmählich größer werdenden Abständen eine Reihe von Strömen zur Küste ab, im Westen die Schelde, im Osten die Wasserstraße, die sich aus Wolchow, Ladogasee und Newa zusammensetzt und dazwischen Maas, Rhein, Ems, Weser, Elbe, Oder, Weichsel und Düna. So schließt sich in einem System paralleler, meist in ungefähr nördlicher Richtung ziehender Flüsse das Festland dem Meergebiet auf, und die Küstenlinie tritt in den Dienst der ostwestlichen Warenzirkulation der Tiefebene. Jene Ströme schieben die Waren ans Küstenfahrwasser. Dieses trägt sie ost- oder westwärts, um sie früher oder später wieder an binnen- oder auch seewärtsziehende Wege abzugeben. Indem die Küstenstraße

mit den Flüssen, die von der Festlandseite und mit den Schiffsrouten, die von der Seeseite, von den Inseln und Halbinseln, her, sich anschließen, zu einem umfassenden Wasserstraßensystem zusammenwächst, erscheint sie als die Achse, als die zentrale Längsrinne, auf der sich vornehmlich die ostwestliche Zirkulation des großen Handelsgebietes an der nördlichen Längsseite Europas vollzieht.

Im ostwestlichen Warenaustausch Norddeutschlands aber tritt nun mit dieser zwischen Tiefebene und Meer sich hinziehenden Linie eine andere, zwischen Tiefebene und Mittelgebirge verlaufende in Konkurrenz. Sie gliedert ein nicht entfernt so mächtiges Gebiet auf beiden Seiten an sich an wie jene, verläuft aber in einer Zone dichter Besiedlung und reicher den Handel speisender Quellen. Man kann sich überhaupt die stark hervortretende Bedeutung der Ränder der Tiefebene als Leitlinien für den Verkehr noch verständlicher machen, wenn man auf den wirtschaftlichen Wertunterschied zwischen diesen Rändern einerseits und der Mittelzone andererseits aufmerksam wird. Diese letztere ist zum großen Teil eine bald sandig-trockene, bald moorbedeckte Geestfläche; man denke an die Lüneburger Heide und, westwärts blickend, an die Hochmoore östlich und westlich der Ems, ferner an die Moorfläche De Peel und die Sandplatte der Kampine westlich des Rheins. Nördlich von dieser Geestzone aber liegt der fette Weideboden der Küstenmarschen, südlich davon das fruchtbare, verhältnismäßig stark besiedelte und z. T. gewerbereiche Gebiet am Nordfuß des Mittelgebirges. Unsere Untersuchung beschränkt sich übrigens, was die Südrandlinie der norddeutschen Tiefebene anbetrifft, auf ihren westlichen Teil und verliert in der Gegend der Elbe, an der Grenze Altdeutschlands, den östlichen Teil, der, in südwestlicher Richtung abbiegend, der Ebene immer breiteren Raum läßt, aus den Augen.

Wir können hier auf einen charakteristischen Zug in der Zusammenordnung orographischer und hydrographischer Linien auf dem norddeutschen Verkehrsgebiet aufmerksam machen. Wie oben angedeutet wurde, werden in Süddeutschland die beiden Ostwestlinien, der Nordrand der Alpen und der Südrand des deutschen Mittelgebirges zugleich auch von Flüssen, der Donau und dem Main, begleitet und in ihrer Bedeutung für den Ver-

kehr dadurch verstärkt. Anders liegen die Dinge in Norddeutschland. Auf die beiden durch die Höhengliederung — Abfall des Mittelgebirges zum Flachland, Abfall des Flachlandes zum Meer — entstandenen, ungefähr von Osten nach Westen verlaufenden Längslinien legen sich die Flüsse als nordsüdliche Querlinien. Sie verstärken auch hier die Bedeutung der Ostwestlinien, aber in einer andern Weise: sie schieben die Waren, die eine ostwestliche Wanderung antreten wollen, in die Rinnen der Randlinien. Die beiden Systeme verkehrsleitender Linien liegen in Norddeutschland nicht in gleicher Orientierung, sondern senkrecht aufeinander.

Das bis jetzt gewonnene Bild der Gliederung des norddeutsch-nordeuropäischen Verkehrsgebietes ist aber zu einfach, zu schematisch. Es sind uns noch keine Punkte begegnet, denen durch außerordentliche Gestaltung ihrer Verkehrslage auch eine außerordentliche geschichtliche Bestimmung gesetzt war. Wir haben noch keine Punkte herausgehoben, die das verkehrsgeographische Fundament der handelsgeschichtlichen Bedeutung etwa Lübecks oder Kölns, Flanderns oder der Niederlande überhaupt hätten abgeben können. Um dies nachzuholen, durchgehen wir unser Handelsgebiet noch einmal und zwar zuerst die zwischen Festland und Seegebiet verlaufende Linie. Es sind drei Punkte derselben, welche durch ihren verkehrsgeographischen Charakter erhöhten Wert für die Warenbewegung erhalten, nämlich ihre Pole, d. h. diejenigen Punkte, wo sie im Osten und Westen auf die Grenze des oben umschriebenen Verkehrsgebietes auftrifft, und ihr Zentrum. Dem letzteren schenken wir zuerst unsere Aufmerksamkeit. Die geographische Komplikation, welche auf diese Stelle einen besonderen Akzent legt, besteht darin, daß sich hier ein breiter Damm in das Küstenfahrwasser hineinschiebt, die Halbinsel Jütland. Die Bedeutung dieser Unterbrechung entspricht der Bedeutung der Verkehrsrinne, welche die Unterbrechung erfährt. Da in der letzteren die Warenbewegung einer breiten Gebietszone in der Längsrichtung des Erdteils sich vollzieht, so gilt jene Unterbrechung dem Güteraustausch zwischen der östlichen und westlichen Hälfte dieser Zone, d. h. dem Austausch zwischen den westgermanischen Ländern diesseits der jütländischen Verkehrsschranke und dem nordgermani-

schen und slawischen (im 12. und 13. Jahrhundert zum Teil germanisierten) Gebiet jenseits derselben.

Diesen Warenzug staut der Fuß der cimbrischen Halbinsel, bewirkt dadurch eine Verkehrsspannung, die ihre Auslösung fordert. Spannung und Auslösung konzentrieren sich auf diese Stelle in der Mitte der Westostlinie und verleihen den Wegen und Plätzen, welche hier ins Leben traten, um durchzusetzen, was natürliche Bodengestaltung erschwerte, erhöhte Bedeutung. Hier entstand im 12. Jahrhundert Lübeck, das Haupt des späteren Hansebundes. Wir überlassen der folgenden historischen Untersuchung, zu zeigen, wie das handelsgeschichtliche Leben, das im Aufblühen oder Niedergehen der Plätze Lübeck, Schleswig, Hamburg und Bardowiek in die Erscheinung trat, sich mit der Bestimmung abfand, Westen und Osten, einem natürlichen Hemmnis zum Trotz, zu verknüpfen. Es genügt hier, auf die besondere handelsgeschichtliche Aufgabe jener am Meer oder in seiner Nähe gelegenen Plätze aufmerksam geworden zu sein, auf ihre verkehrsgeographische Lage, die wesentlich verschieden ist von derjenigen anderer Küstenplätze, z. B. derjenigen von Bremen, Danzig oder Stettin. Bei diesen ist sie bestimmt durch den Anschluß einer nordsüdlichen Linie, eines Flusses, an die Längslinie der Küste, bei jenen durch den Anschluß der östlichen Hälfte der Küstenlinie an die westliche. Hamburg allerdings vereinigt als Mündungshafen der Elbe und als Stadt an der Wurzel der jütländischen Halbinsel beide Stellungen in sich. Wir werden später die beiden kommerziellen Aufgaben, die daraus resultieren, auseinanderhalten müssen.

Indem wir den Blick vom Zentrum des Küstenverkehrszuges zu dessen Ostende wenden, ersehen wir aus der Gestalt der Ostsee, daß sich dem Verkehr einerseits die Festland-, andererseits die dänisch-schwedische Küste als Leitlinien darbieten. Es ist zwar nicht so, daß jene ausschließlich dem Festlande, diese dem Insel- und Halbinselgebiet des Meeres gedient hätte, sondern gerade soweit die letzten östlichen Ziele des deutschen Kaufmanns, nämlich die Eingänge ins russische Gebiet durch den rigaischen und finnischen Meerbusen in Frage kommen, weist die Gestaltung des Meeres den Schiffahrtsverkehr auf den dänisch-schwedischen Küstenweg, von wo er dann, die Insel Gotland als Stützpunkt

benutzend, aufs Festland übersetzt. Man kann Nowgorod, zu dem der Weg durch den finnischen Meerbusen führt und das schon ziemlich weit landeinwärts liegt, als das Ende der Ostwestlinie auffassen, wenn man nicht als östlichen Stirnpunkt jene Insel und den Weg nach Nowgorod dann als letzte ins Festland führende Seitenabzweigung ansehen will.

Größeres Interesse zieht das Westende des in Rede stehenden Küstenverkehrszuges, das ins Gebiet der Grafschaft Flandern zu liegen kommt, auf sich. Indem die zwischen Mittelgebirge und Meer nach Westen streichende Tiefebene sich allmählich verengt und schließlich auskeilt, tritt auf flandrischem Boden die Südrandlinie der Ebene an die Küste, d. h. die beiden Randlinien der Tiefebene konvergieren und vereinigen sich. So entsteht hier ein Brennpunkt für die Ostwestzirkulation auf den beiden bedeutendsten Linien des norddeutschen, im weiteren Sinne des nordeuropäischen Verkehrsgebietes. Dieser Punkt hängt das letztere in größere Zusammenhänge ein. Er bindet Nordeuropa an Westeuropa; und indem von ihm aus eine Linie in südlicher Richtung den Erdteil durchkreuzend, und eine andere der Küste entlang denselben umziehend, an den Südrand des Erdteils gehen, bindet jener Punkt Nordeuropa an Südeuropa und an den Verkehrszug, der von Asien her durchs Mittelmeer nach Westen kommt.

Für den kommerziellen Zusammenhang Flanderns mit dem Osten kommt namentlich die Seerandlinie in Betracht, diese zwischen dem Meergebiet und dem Festland hindurchziehende Ader, die mit dem letzteren durch eine regelmäßige Abfolge von Flüssen von der Schelde bis zur Newa verbunden ist. Eben indem wir die Aufmerksamkeit auf diese Ströme lenken, fällt eine neue Komplikation in der Gliederung unseres Gebietes ins Auge. Die drei westlichsten derselben, Schelde, Maas und Rhein, fließen nämlich einem gemeinsamen Mündungsgebiet zu und bilden so die einzige umfassende Konvergenz von Flußlinien im nordeuropäischen Flachlande. Zwar gewinnen dadurch die Niederlande überhaupt einen kombinierten Verkehrswert; da aber Maas und Rhein stark nach Westen umbiegen und so auf Flandern hinweisen, kann dieses letztere zu dem Vorteil, der sich aus der Konvergenz der Randlinien der Tiefebene ergibt, auch aus derjenigen der Ströme Nutzen ziehen. Das mögen die

wichtigsten Züge der Verkehrslage Flanderns im Verhältnis zum norddeutsch-nordeuropäischen Verkehrsgebiet sein. Man sieht, wie stark der konzentrierte verkehrsgeographische Wert dieser Landschaft und der Niederlande überhaupt darauf beruht, daß die regelmäßige Zusammenordnung von hydrographischen und orographischen Linien, durch die sich das Flachland sonst auszeichnet, hier in umfassender Weise aus den Fugen geraten erscheint, daß jene Linien, aus ihrem parallelen, isolierten Verlauf geschoben, zur Konvergenz gezwungen werden. Zwar die Ausnützung dieser Gunst der natürlichen Lage durch Flandern, speziell Brügge, ist eine Erscheinung, die sich weniger durch den von uns abgesteckten Zeitraum hindurchzieht, als vielmehr der Zustand, auf welchen die Entwicklung der Dinge am Ende dieses Zeitraumes hinzielt.

Nun müssen wir aus der Reihe der durch die Tiefebene zum Meer ziehenden Ströme einen herausgreifen, den Rhein, der nicht nur deshalb ein besonderes Interesse beansprucht, weil er durch die Konvergenz mit Maas und Schelde in den Niederlanden ein verkehrsgeographisch besonders wertvolles Gebiet schafft, sondern auch deshalb, weil er in südlicher Richtung weit über Norddeutschland hinausgreift. Hier ist die Stelle, wo wir uns der zu Anfang geschilderten Bedeutung dieser nordsüdlichen Verkehrslinie zu erinnern haben. Der Rhein öffnet nicht nur Norddeutschland, sondern auch den Süden des Reiches dem Meere. Er tritt nicht nur zur Küstenlinie, sondern auch zu denjenigen Linien in Beziehung, die weiter südlich Deutschland in westöstlicher Richtung durchziehen.

Es ist immer in gewissem Grade willkürlich, Verkehrsgebiete abzugrenzen, gerade den oder jenen Komplex von Verkehrsfäden als ein einheitliches Netz zu begreifen, willkürlich, weil als einigendes Moment irgendeiner dieser Fäden (als Achse) oder ein Punkt (als Zentralpunkt) aus vielen anderen ausgewählt werden muß; aber es kann nützlich sein, weil sich damit die Einsicht in die Struktur eines Netzes vertiefen läßt und handelsgeschichtliche Wandlungen in ihrer Bedeutsamkeit oft eindringlicher vor Augen geführt werden. Mir will nun scheinen, man könne für die Zeit vor dem Ende des 12. Jahrhunderts (wie weit zurück, bleibe dahingestellt) das Deutsche Reich in der Haupt-

sache als ein Verkehrsgebiet auffassen. Die Stromlinie des Rheines stellt sich als Achse dar, welche die weiten Räume des Reiches vornehmlich mit Hilfe der vier Ostwestlinien, die von ihr durchschnitten und zugleich verbunden werden, zu einer Einheit zusammenfaßt. Wir werden sehen, wie im Gebiet der Tiefebene der Niederrhein wirklich als Zentrallinie erscheint, wie die wichtigsten Warenzüge auf den Rändern dieser Ebene von Osten und Westen her in den Rhein einmündeten, sowohl wenn sie aus dem niederdeutschen Gebiet selbst, als wenn sie von weiter her, aus Nordwesteuropa — Flandern und England — und aus Nordosteuropa — dem baltischen Festland-, Insel- und Halbinselgebiet —, kamen. Der Gang unserer Untersuchung geht denn auch vom Rhein aus, schildert diese Straße mit ihren Handelsplätzen und geht hierauf, zuerst westwärts, dann ostwärts schreitend, zu den Gegenden westlich und östlich des Rheines über und trachtet immer darnach, diejenigen Verkehrszüge nicht aus den Augen zu verlieren, die von Osten und Westen, der Küste und dem Mittelgebirge entlang, zum Rhein gingen.

Wir können hier aufmerksam machen auf die Art und Weise, wie die Randlinien der Tiefebene den Anschluß an den Rhein gewinnen. Es geschieht nicht in einfachen Schnittpunkten. Indem nämlich die Kölner Tieflandbucht sich nach Süden vorschiebt, wird das regelmäßige Fortlaufen der Südrandlinie unterbrochen. Wenn diese letztere von Westen her, etwa über Gent, Löwen, Maastricht auf Köln als Anschlußpunkt weist, so findet sie ihre Fortsetzung jenseits des Stromes nicht auf der Höhe dieser Stadt, sondern erst weiter talwärts bei Duisburg. Wir haben also zwei Anschlußpunkte, Duisburg und Köln. Die Bedeutung derselben als Handelsplätze wird deutlich genug hervortreten. Zwar können wir den Umstand, daß Köln Duisburg an Handelsgröße weit überragte, nicht auch wieder restlos mit seiner bessern verkehrsgeographischen Lage erklären, aber es kann doch darauf hingewiesen werden, daß Köln in größerem Maße die eigentliche Randstadt der Ebene ist, weil dieser Platz zuerst den Verkehrsstrom, der von Süden her den Rhein herabkommt, auffängt, weil in umgekehrter Richtung alles, was nach Süden will, sich hier gesammelt hat.

Auch der Anschluß der Küstenlinie an den Rhein stellt sich nicht als einfacher Schnittpunkt dar. Die Wasser des Flusses

ziehen nicht in einem Arm, sondern in einem Delta zum Meer. So wird dieses Delta zu dem Gebiet, wo eine große nordsüdliche Verkehrslinie mit einer westöstlichen in Zusammenhang tritt. Es liegt in der Gliederung des Mündungssystems, daß der von Osten kommende Abschnitt der Küstenlinie auf andern Deltaarmen in die Rheinlinie übergeht, als der von Westen kommende. Wir werden mit der Darlegung dieser Verhältnisse im Mündungsgebiet des Rheines die historische Darstellung beginnen.

Den Rhein als Zentrallinie, die Ostwestlinien als Seitenzweige in einem gesamtdeutschen Handelsgebiet zu betrachten, ist aber, wie gesagt, wohl nur möglich für die Zeit bis etwa zum Ende des 12. Jahrhunderts. Um diese Zeit setzt auf einer der Ostwestlinien, der Küstenlinie, eine Bewegung im deutschen Handel ein, die zum großen Teil nicht mehr zum Rhein in Beziehung tritt, sondern mächtig über ihn hinwegwächst, den bedeutungsvollen Anschluß an Flandern gewinnt und die Küstenlinie zur Achse jenes oben umrissenen norddeutsch-nordeuropäischen Verkehrsgebietes macht. Der Rhein hat von da an nicht mehr die Bedeutung eines Fadens, der Nord- und Süddeutschland zu einem einigermaßen einheitlichen Verkehrsgebiet zusammenfaßt. In Norddeutschland, vor allem an der Küste, wächst eine neue, selbstständige Handelswelt auf. Wir werden im letzten Kapitel unserer Arbeit an die Anfänge dieser Bewegung herantreten und eben noch sehen, wie sie sich die Grenzen ihres Wirkungsfeldes absteckt.

Es bleibt uns noch die Aufgabe, die Lage zu bestimmen, die der niederdeutsche Teil des Reiches inmitten des ganzen oben umrissenen Verkehrsgebietes einnahm, die Lage, von welcher aus er kommerziell seine Hand über dieses Gebiet legte. Norddeutschland erstreckte sich politisch nicht über die nördlichste Ostwestlinie hinaus, hatte also keinen Anteil am Meergebiet. Es nahm vielmehr das Gebiet zwischen den beiden Randlinien der Tiefebene ein, aber mit wichtigen Einschränkungen im Westen und Osten. Im Westen besaß es nicht die außerordentlich wichtige Position der in der Westecke der Tiefebene gelegenen Grafschaft Flandern. Im Osten reichte es im Anfang der uns interessierenden Periode nur bis ungefähr zur Elbe. Wenn es auch mit Holstein über diese Linie hinausgriff, so erstreckte es sich doch nicht bis an die Ostsee, von der es durch slawisches Gebiet getrennt war. Der Deutsche

war also beschränkt auf die Tiefebene westlich der Verkehrsschranke von Jütland, er war nur Anwohner der Nordsee, saß nur auf der westlichen Hälfte der Küstenlinie und zwar nicht einmal auf dem wichtigen westlichen Ende derselben. Die östliche Hälfte zog sich durch das kontinentale slawische und insulare und peninsulare nordgermanische Gebiet hindurch. Der Deutsche besaß nicht einmal einen schmalen Wegstreifen zur Ostsee, nicht einmal einen Hafen an derselben. Diese Stellung wandelte sich mit der Mitte des 12. Jahrhunderts von Grund aus. Das deutsche Volk schob sich über die Elbelinie, gewann eine Pforte zum Meer, wuchs an der Küste desselben hin, wurde damit Anwohner fast der gesamten kontinentalen Küste der nordeuropäischen Randmeere. Die einseitig westliche Stellung im norddeutsch-nordeuropäischen Verkehrsgebiet war überwunden und zu einer fast die ganze Längsachse desselben umfassenden ausgewachsen. Mit diesem Erwerb hängt die fundamentalste Umwandlung, die der norddeutsche Handel im Mittelalter erfuhr, zusammen. Von ihm ging, wenn ich recht sehe, jene oben angedeutete Ausbildung der Küstenlinie zu einer wichtigen Verkehrsachse aus.

Erster Teil.

# Der norddeutsche Binnenhandel.

## Erster Abschnitt.

# Der Niederrhein.

Auf keiner Linie ist im 12. Jahrhundert das norddeutsche Gebiet von der Zirkulation wirtschaftlicher Güter so stark durchfurcht worden wie auf dem Rhein. Es gab keine zweite Linie, die in so umfassender Weise den Warenverkehr andersgerichteter Linien an sich heran und in sich hinein gezogen hätte. Doch diese von außen kommenden Strömungen suchen wir vorerst auszuscheiden, suchen die Bedeutung, die der Rheinstraße im Zusammenhang mit andern Linien zukam, abzutrennen, um diejenige festzustellen, welche sie in einem Handelsverkehr einnahm, der sich auf die Stromlinie selbst beschränkte. Eben bei diesem Versuch werden wir uns aber der Unzulänglichkeit des Quellenmaterials bewußt, die es mit sich bringt, daß man so oft Anfang und Ende der Waren- und Händlerwege nicht zu bestimmen vermag. So ist keine genügend klare Erkenntnis derjenigen kommerziellen Tätigkeit möglich, welche die verschiedenen natürlichen Verkehrslinien in ihrer Vereinzelung erfüllte, und deshalb eröffnet sich auch kein voller Einblick in die Zusammenhänge, die eine Mehrheit von Linien, letztlich ein ganzes Netz durchwalteten.

Da der Niederrhein nur den nördlichsten Abschnitt einer größeren Verkehrsbahn bildete, die das ganze Reichsgebiet durchzog, so muß wenigstens in den wichtigsten Zügen auch gezeigt werden, welche Aufgaben sich aus dieser umfassenderen Stellung für die niederrheinischen Handelsplätze ergaben.

Indem der Rhein am Süd- und Nordrand der Tiefebene mit westöstlichen verkehrsleitenden Linien in Zusammenhang tritt, heben sich hier das Delta, dort die Strecke Duisburg—Köln als von der geographischen Natur besonders begünstigte

Stromabschnitte heraus über die zwischen ihnen gelegene Strecke Deltaspitze—Duisburg.[1]) So ergibt sich eine natürliche Gliederung des Niederrheins in drei Abschnitte, deren verschiedene kommerzielle Bedeutung erkannt werden soll.

## 1. Das Delta.

Wenn auch, wie sich im Lauf unserer Untersuchung herausstellen wird, bei den Handelsunternehmungen, die im 12. Jahrhundert vom Rhein und seiner Nachbarschaft aus nach Nordwest- und Nordosteuropa gingen, nicht die Deltaplätze die Hauptausgangspunkte waren, so ist doch klar, daß die Stellung des Deltas im Rheinhandel nicht nur auf seiner Produktion und Konsumtion, sondern auch auf seiner Mittellage zwischen Seeweg und Binnenweg beruhte. Doch diese Funktion als Umschlags- und Durchgangsgebiet möchten wir hier, so gut es angeht, ausscheiden.

Man muß annehmen, daß die natürliche Abströmung der Rheinwasser in die Nordsee im 12. Jahrhundert dem heutigen Zustand schon nahe gekommen war, daß die Verschiebung der zum Meer ziehenden Wassermasse auf die linken Deltaarme, Waal und Lek, schon eingesetzt hatte. Dennoch wird die Vorstellung von den Wasserstraßenverhältnissen am klarsten, wenn wir denjenigen Mündungsarm, der den Namen Rhein, mit wechselnder Nebenbezeichnung als Nieder-, Krummer und Alter Rhein, bis zum Ende mit sich trug, als Zentralarm auffassen und eine linke Deltaseite einer rechten gegenüberstellen. Jener Zentrallauf, der in westnordwestlicher Richtung das Mündungsgebiet durchzieht, gibt nach links zwei Arme, erst die Waal, dann den Lek, ebenso nach rechts zwei, die Ijssel und die Vecht, ab. Jene beiden fließen westwärts, diese nordwärts. Jene suchen im südholländischen Inselgebiet den Ausgang ins Meer, diese haben anfangs zwischen sich die Geesthöhen von Gooi, von Zeist und der Veluwe, fallen dann in die Zuidersee und finden am Nordufer derselben ihre gemeinsame Fortsetzung im Vlie, das in die Nordsee hinausführt. Die Zuidersee war am Anfang der uns interessierenden Periode noch ein

1) Vgl. oben S. 11 f.

Binnensee, Almeri genannt, und scheint im 12. Jahrhundert durch den Einbruch ihrer nördlichen Ufergegenden die Umwandlung zu einem Meerbusen angetreten zu haben.

So finden die Wasser der beiden Deltaseiten in bedeutender Entfernung voneinander durch den zertrümmerten Dünenwall Ausfallstore zum Meer. Zwischen diesen Flußpforten erstrecken sich in geschlossener Kette die holländischen Dünen, welche die aus dem Binnenland auf sie zuströmenden Rheinwasser in jene beiden Systeme auseinandertreiben. Ob sie dem zentralen Arm des Deltas, der wohl einst der Hauptarm war, im 12. Jahrhundert bei Katwijk noch einen Ausgang in die Nordsee gewährten, scheint fraglich. Soviel jedoch erkennt man, daß die äußersten Abschnitte dieses Astes, der Krumme und der Alte Rhein, und damit auch die letzte rechtsseitige Abzweigung, die Vecht, noch nicht so abgedorrt waren, wie sie es heute sind. Die Geschichte des Suadeburger Dammes, den der Graf von Holland dem in sein Territorium eintretenden Strom entgegenstellte, zeigt, daß der Alte Rhein noch immer Wasser führte. Aber für die Handelsschiffahrt hatte er doch keine merkliche Bedeutung mehr. Wenn der Bischof von Utrecht mehr als einmal auf Beseitigung jener Rheinsperre drängt, so ist von ihr nie als einem Hindernis der Schiffahrt die Rede. Damit ist gesagt, daß der Zentralarm keine direkte Verbindung mit dem Meere herstellte und nur die Bestimmung haben konnte, die Schiffe, die zu Tal kamen, an die rechts und links abzweigenden Seitenarme zu führen. Aber auch dieser Funktion genügte er schon nicht mehr voll und ganz; denn sein zweitletzter Abschnitt, der Krumme Rhein, der die Verbindung mit der Vecht hätte bewirken sollen, hat wohl schon im 12. Jahrhundert dem Handelsverkehr nicht mehr gedient.[2]) Das will heißen, der zentrale Rheinarm hatte als Schiffahrtsstraße bei Wijk bij Duurstede, d. h. bei der Abzweigung des Lek, sein Ende erreicht. Hier setzte auch, vielleicht schon vor dem 12. Jahrhundert, ein Damm

---

2) H. Wilkens, Zur Geschichte des niederländischen Handels im Mittelalter, Hans. Geschichtsblätter 1909, S. 171; W. Vogel, Die Binnenschiffahrt durch Holland und Stift Utrecht vom 12.—14. Jahrh., Hans. Geschichtsbl. 1909, S. 18 u. 20.

durch sein Bett.[3]) An ihm trieb die Hauptwassermasse vorüber, dem Lek zu. So kam es, daß die Schiffe, um in einen rechtsseitigen Deltaarm, die Vecht, zu gelangen, erst ein Stück weit einen linksseitigen, den Lek, benützen mußten, aus demselben dann, kurz unterhalb Vreeswijk, rechts in die holländiche Ijssel[4]) abbogen, dieselbe bald wieder verließen und auf dem Schiffahrtskanal des Vaartschen Rijn in ungefähr nördlicher Richtung Utrecht erreichten.[5]) Von hier führte eine vielleicht 1148 geschaffene Fahrrinne in die Vecht, welch letztere ihre natürliche Abzweigung vom Krummen Rhein etwas östlich von Utrecht hatte und im Osten und Norden die Stadt umging.[6]) Zu welcher Zeit der Vaartsche Rijn von Utrecht aus zur holländischen Ijssel angelegt wurde, ist nicht genau zu bestimmen. Für das Jahr 1200 ist seine Existenz bezeugt. Wir hören von einer an ihm gelegenen Zollstätte, und die betreffende Quelle sagt, daß dieselbe von alters her bestand.[7])

In diesem Straßenverhältnis kommt zum Ausdruck, wie schwach schon die natürliche Bindung des einen Armes der rechten Deltaseite an die Zentralrinne und damit an den aus dem Binnenland kommenden Rhein geworden war. Aber da man durch eine künstliche Bindung bewirkte, was die natürliche nicht mehr oder nicht mehr bequem bot, kommt darin zugleich zum Ausdruck, wie entschieden der Handel die Vereinigung eben jener Wasserstraßen forderte: der Vaartsche Rijn war ein Glied in dem großen nordsüdlichen Verkehrszug des Rheines. Und indem er die Vecht mit dem Lek verband, ermöglichte er zugleich dem Kauf-

---

3) Hans. Urkundenb. 1, Nr. 18 (1165).

4) Dieser Wasserarm stand damals noch in offener Verbindung mit dem Lek. Vgl. H. Wilkens, Hans. Geschichtsblätter 1909, S. 177.

5) W. Vogel, Hans. Geschichtsbl. 1909, S. 16. H. Wilkens, ebendort S. 172 f.

6) W. Vogel, a. a. O. S. 17. H. Wilkens, a. a. O. Der letztere bezieht (S. 173) die Nachricht von 1148 auch auf den Vaartschen Rijn. Vogel hält (S. 21 Anm. 2) die auch schon früher aufgestellte Ansicht, der Vaartsche Rijn sei 1148 geschaffen worden, für unbewiesen und ist geneigt, demselben ein höheres Alter zuzuschreiben.

7) H. Wilkens, a. a. O. S. 173 Anm. 5 (S. Muller, Het oudste Cartularium van het sticht Utrecht S. 144).

fahrer, von der einen Deltaseite in die andere zu gelangen, ermöglichte ferner, das Delta zu kreuzen: der Vaartsche Rijn war auch ein Glied in dem großen Verkehrszug, welcher der Nordküste des europäischen Kontinentes entlang ging. Von dieser doppelten Bestimmung des neuen Schiffahrtskanales lebte auch der größte Handelsplatz des Deltas im 12. Jahrhundert, Utrecht.

Mit dem nicht mehr durchgehends als natürliche Verkehrsbahn dienenden, aber doch, wie es scheint, nicht ganz verlandeten Teil der zentralen Mündungsrinne hat sich im 12. Jahrhundert einmal die Reichsgewalt beschäftigt. Friedrich I. hat über verschiedene operative Eingriffe in den Stromlauf, unter anderm über jenen Suadeburger Damm und über denjenigen bei Wijk bij Duurstede, eine Entscheidung getroffen. [8]) Man hat in dieser Regelung „die Sorge der königlichen Gewalt für die niederrheinischen Schiffahrtsverhältnisse" sehen wollen. [9]) Mit Unrecht. Nicht der Schutz der Stromstraße an sich, sondern Schutz der von ihr bedrohten utrechtschen Uferlandschaften war der Zweck des königlichen Erlasses. Die Urkunde steht mit Handel und Verkehr in keinem Zusammenhang.[10])

---

8) Hans. Urkundenb. 1, Nr. 18 (1165).

9) Th. Sommerlad, Die Rheinzölle im Mittelalter S. 30. Sommerlad hat die Urkunde auch sonst nicht genau gelesen; es ist in ihr nirgends von der Erlaubnis, Rheindämme zu bauen, die Rede. Dieselben bestanden damals schon. Die Ableitung der Rheinwasser bei „Noda" hatte auch durchaus nicht den Zweck, eine neue Schiffahrtstraße zu schaffen, wie B. Knüll, Historische Geographie Deutschlands im Mittelalter S. 200, u. Höhlbaum, Hans. Urkundenb. 1, Nr. 18 u. S. 11 Anm. 2, meinen.

10) Wir brauchen deshalb auf den speziellen Inhalt derselben nicht einzugehen. Da sie aber einmal in verkehrsgeschichtlichem Zusammenhange benutzt wurde, möge hier ein Wort über die Lokalisierung einer darin genannten Gegend Platz finden. Kaiser Friedrich I. bestimmte nämlich, daß bei „Noda" ein Abflußarm des Rheines geschaffen werden dürfe: ut terra illa, que vulgo Noda dicitur, ad faciendum aqueductum ab incolis provincie . . . ita perfodiatur quod aqua Rheni per eundem meatum affluens in mare, quod ibi vicinum est . . . fluat et decurrat. Man lokalisierte Noda am „Niederrhein" zwischen Rhenen und Wageningen. Vgl. Sloet, Oor-

Das Straßenverhältnis im Mündungsgebiet sollte in seinen wesentlichsten Zügen klar geworden sein: der zu Tal kommende Verkehr wurde nicht durch den einstigen zentralen Hauptarm des Deltas zum Meer weitergeleitet, sondern ging, in zwei Richtungen sich spaltend, auf zwei Armen westwärts und auf zweien nordwärts. So wurde der Übergang der meridionalen Straße des Rheines in die nach Westen ziehende Küstenstraße einerseits und in die nach Osten ziehende andererseits schon 150 km landeinwärts vorbereitet.

Nachdem wir die kommerziell wichtigsten Linien und ihr Gefüge haben heraustreten lassen, kommen wir zur zweiten Aufgabe, die kommerziell wichtigen Punkte auf diesen Linien hervorzuheben. Hierauf wird es sich darum handeln, die Handelsbeziehungen dieser Punkte mit dem Binnenlande, soweit sie sich auf dem Rheine vollzogen, darzustellen.

Die Deltaspitze, d. h. die Stelle, wo der erste Mündungsarm, die Waal, sich vom Rhein trennt, lag im Mittelalter noch nicht

---

kondenb. van Gelre en Zutphen 1, Register; Hans. Urkundenb. 1, Register; Blink, Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde 4, S. 102. Dem hat dann D. Schäfer, Hans. Geschichtsblätter 1876, S. 172 f., widersprochen und Noda mit Hilfe einer Urkunde von 1278 (Hans. Urkundenb. 1, S. 284 Anm. 1) am Alten Rhein zwischen Utrecht und Leiden, westlich von Bodengraven, südlich vom Haarlemer Meer, gesucht. Mit Unrecht. Grade mit dieser letztgenannten Quelle ist diese Lokalisierung unvereinbar. Schäfer konnte durch das ungenaue Regest Höhlbaums verleitet werden. Die Urkundenstelle selbst lautet: (v. d. Bergh, Oorkondenboek van Holland en Zeeland 2, Nr. 360) hospites mercatores de aliis terris ad civitatem Traiectensem . . . tendentes infra terram vel dyocesim Traiectensem inter Nodam et Bodengraven . . . Danach lag die Strecke Noda-Bodengraven im Territorium Utrecht. Schäfer aber rückt sie gerade draus heraus in holländisches Gebiet hinein. In Wirklichkeit begrenzen jene beiden Punkte den das Stift durchfließenden Rheinabschnitt. Da Bodengraven im Westen liegt, wird man Noda an der Ostgrenze vermuten. Hier ist es auch nachzuweisen. Wenn Schäfer einwendet, die hohe Geest zwischen Rhein und Zuidersee hätte einen Durchstich bei Rhenen unmöglich gemacht, so übersieht er, daß gerade hier die Veluwe zu einer Furche, dem sog. Geldrischen Tal, das vielleicht einst einen alten Mündungsarm des Rheines zur Zuidersee ab-

wie heute bei Pannerden, sondern etwas weiter stromaufwärts da, wo später das Fort Schenkenschanz angelegt wurde.[11]) Es ist wahrscheinlich, daß im 12. Jahrhundert die Handelsschiffe von hier bis zur bald erfolgenden Abmündung der Ijssel am „Niederrhein" noch keine Zollstätte antrafen, sondern erst unterhalb der Ijsselabzweigung da, wo der Fluß der Geestplatte der Veluwe entlang zu fließen beginnt, in Arnheim.[12]) Vielleicht erwähnt noch eine Urkunde von 1203 nur deshalb einen einzigen Zoll auf diesem Abschnitt des „Niederrheins", eben den zu Arnheim, weil es wirklich noch der einzige war.[13]) Bald darauf aber läßt sich in der Politik des Grafen von Geldern die Tendenz erkennen, die günstige Stellung am Eingang in die rechte Deltaseite durch Anlage von neuen Zollstationen finanziell auszunutzen. Es erscheinen nun außer in Arnheim noch Zöllner in Oosterbeek und Lobith. Oosterbeek lag wenig unterhalb Arnheim, Lobith war ganz nahe an die Deltaspitze hinaufgeschoben und sah die gesamte Handelsschiffahrt, welche die Plätze der rechten

---

leitete, herabsinkt. (Vgl. Blink, Der Rhein in den Niederlanden, Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde 4, S. 68). Hier war die Grenze von Utrecht und Geldern. Hier muß die Örtlichkeit, die in der Urkunde von 1278 die Bezeichnung Noda trägt, gelegen haben; hier die den Namen Noda führende Gegend, wo der Bischof von Utrecht und der Graf von Geldern zu Verhandlungen zusammenkamen [Sloet, Oorkondenb. van Gelre en Zutphen 1, 397 (1200): promissum est, quod episcopus et comes Gelriae . . . in Noda conveniunt. Sloet 1, 483 (1225): datum in Noda super ripam Reni]. Hier endlich, in der Gegend von Rhenen, verwendete man den Ausdruck „in Noda", um die Lage eines Feldstückes genauer zu bestimmen (Sloet 2, Nr. 718). H. Wilkens (Hans. Geschichtsbl. 1909, S. 171, Anm. 4) versucht es mit einer neuen Vermutung. Sie ist abzuweisen. Es kann kein Zweifel sein, der Name Noda haftet in allen 5 erwähnten Quellenstellen an ein und derselben Gegend und diese lag am Rhein zwischen Rhenen und Wageningen, südlich der Zuidersee. Damit stimmen auch die der Urkunde von 1165 zugrunde liegenden Verhältnisse überein.

11) Blink, Forschungen zur deutschen Landes- u. Volkskunde 4, S. 99.

12) Sloet 1, Nr. 387 (1196).

13) Sloet 1, Nr. 404. Graf Otto von Geldern verleiht dem Kloster Bedbur Zollfreiheit per thelonea nostra Arnhem atque Sutvenne.

Deltaarme mit den höher gelegenen Rheingegenden verband, an sich vorbeiziehen.

Die Opposition gegen die neuen Zölle machte sich auf jenem Reichstage des Jahres 1220 zu Frankfurt, dessen Bedeutung für die Gestaltung des Zollrechtes bekannt ist, laut. Es erging ein Gebot an den Grafen, die Zollstätten wieder eingehen zu lassen.[14]) Dennoch hat sich die wichtigste derselben, Lobith, halten können. Im Jahre 1230 wies der Graf auf sie eine Rente an.[15])

Es ist bezeichnend, daß unter denjenigen, die in diesem Zollstreit gegen die neue Verkehrsbelastung protestierten, ausdrücklich der Bischof von Utrecht erwähnt wird.[16]) Es war, wie wir noch sehen werden, nicht die einzige Beschwerde, die seine sowohl von der unteren Ijssel als von der Vecht her kommenden Untertanen gegen den Grafen von Geldern, dessen Zölle auf ihrem Rheinhandel lasteten, vorbrachten. — Wir wenden uns bei der Betrachtung der rechten Deltaseite erst zur Ijssel.

Man muß annehmen, daß die utrechtschen Gegenden an der untern Ijssel früher kommerzielles Leben hervorgebracht haben als die geldrischen an ihrem Oberlauf. Die Orte an oder um diesen letzteren werden, soweit sie als Handelsorte in Betracht fallen, vielleicht vollständig aufgezählt in einer Urkunde von 1230, worin der Graf von Geldern die Verlegung eines Jahrmarktes von Doesborgh nach Doetichem verfügte.[17]) Dabei hatte er sich nämlich der Zustimmung Doetichems, Arnheims und Zutphens versichert. Arnheim begegnete uns bereits als Zollstätte. Mir will scheinen, daß nach Zeugnissen vom Ende des 12. Jahrhun-

---

14) Vgl. über diesen Zollstreit, auf den ich nicht ausführlich eingehen kann, MG. LL. II, 237, 238 (1220); Lacomblet, Niederrhein. Urkundenb. 2, Nr. 99 u. 100 (1222); Sloet 1, Nr. 470 (1223); 1, Nr. 474 (1224); 1, Nr. 498 (1226); MG. SS. XXIII, S. 410 (Gesta episc. Traiect. c. 19); Wetzel, das Zollrecht der deutschen Könige etc. (Untersuch. zur deutschen Staats- und Rechtsgesch. hrsg. v. Gierke Bd. 43) S. 30 f.

15) Lacomblet 2, Nr. 167.

16) MG. SS. XXIII, S 410: nova discordia pulluraret inter episcopum et comitem Gelriae . . . pro diversis causis et maxime pro theloneo, quo comes homines episcopatus iniuste et crudeliter apud Lobede depauperavit.

17) Sloet 1, Nr. 529 (Hans. Urkundenb. 1, Nr. 233).

derts dieser Ort von fremden Kaufleuten besucht wurde, also auch als Handelsplatz nicht ohne jede Bedeutung war.[18]) Etwas bestimmteres Licht fällt auf Zutphen. Seinen Wochenmarkt besuchten, einer Urkunde von 1190 gemäß, zu Kauf und Verkauf die Bewohner der Umgegend.[19]) Seine Kaufleute erhielten vom Grafen von Geldern Vergünstigungen für ihre Handelsreisen in der Grafschaft. Die Grenzen dieser letzteren waren aber, wie wir später sehen werden, nicht auch diejenigen ihrer kommerziellen Interessensphäre. Am Ende des 12. Jahrhunderts kam in Zutphen eine handelspolitische Idee zur Geltung, welche die Entwicklung des Ortes zu einem Handelsmittelpunkt zu erleichtern geeignet war. Man begann nämlich die an der Stadt vorbeisegelnden Kauffahrer und diejenigen, welche zum Besuche des Marktes in den Hafen einliefen, verschieden zu behandeln, erhob von jenen Zoll, von diesen hingegen nicht.[20]) Diese Verfügung des Grafen Otto verlieh der Stadt zwar kein Stapelrecht, d. h. sie bot nicht den Rechtsgrund, um die an der Stadt vorbeiziehende Warenzirkulation entzweizuschneiden und von beiden Seiten her auf den städtischen Markt hereinzuziehen, aber der handelspolitische Gedanke, dem jene Zollmaßregel entsprang, lag doch in dieser Richtung. Die Neuerung mochte namentlich auch Bedeutung haben für die weiter seewärts wohnenden Kaufleute aus dem overijsselschen Gebiet des Bistums Utrecht, z. B. für die von Deventer. Den Blick dorthin lenkt auch ein Münzvertrag, den der Graf von Geldern im Jahre 1200 mit dem Bischof von Utrecht abschloß.[21]) Er versprach darin, die Zutphener Münze nicht in der Form derjenigen, welche aus den bischöflichen Prägestätten Deventer und Utrecht hervorging, schlagen zu lassen. Die Konkurrenz, die diese Münzen, speziell diejenigen von Deventer und Zutphen einander bereiteten, wird nicht ohne Handelsbeziehungen, die auf der Ijssellinie sich auswirkten, zu denken sein. Daß den beiden bedeutendsten bischöflichen Städten Utrecht und Deventer gegenüber auf gräflicher Seite nur Zutphen in Betracht

---

18) Sloet 1, Nr. 387 (1196) u. Hans. Urkundenb. 1, Nr. 53 (1200).

19) Sloet 1, Nr. 376 (Hans. Urkundenb. 1, Nr. 37).

20) A. a. O.

21) Hans. Urkundenb. 1, Nr. 53.

kam, kann uns in der Ansicht, daß das letztere der wichtigste geldrische Handelsplatz war, nur bestärken. Die Anzeichen seines aufblühenden Handels liegen aber erst im Übergang vom 12. zum 13. Jahrhundert.

Älter und vielleicht auch bedeutender war die kommerzielle Tätigkeit Deventers. Münze und Zoll waren in der ersten Hälfte des 11. Jahrhunderts in die Hände des Bischofs gekommen.[22]) Kaufleute dieses Ortes scheinen die einzigen von den Ufern der Ijssel gewesen zu sein, welche um den Beginn der uns interessierenden Periode auf dem Rhein südwärts über die Tiefebene hinaus zu Berg fuhren. Auf dieser Handelsroute werden wir auch Kaufleute aus Salland, der Gegend auf der rechten Seite der unteren Ijssel, antreffen; ich vermag aber ihre Herkunftsorte im einzelnen nicht zu bestimmen.

Wir gehen zum zweiten Wasserarm der rechten Deltaseite über. Auf dem Weg dorthin, am „Niederrhein", lag unterhalb Arnheim das schon erwähnte Oosterbeek, wo im Anfang des 13. Jahrhunderts ein Zöllner des Grafen von Geldern stationiert war. Wenig weiter stromabwärts taucht wieder eine Zollstätte auf, Rhinwich. Ein einziges Zeugnis — Klagen der Utrechter — meldet von ihrem Dasein.[23]) Nicht einmal die Lage des Ortes scheint genau bestimmt werden zu können. Als Sitz eines geldrischen Zöllners wird derselbe oberhalb der geldrisch-utrechtschen Grenze, die zwischen Rhenen und Wageningen auf den Rhein traf, gelegen haben, nach dem Itinerar des seine niederländischen Güter visitierenden Deutzer Abtes lag er unterhalb Arnheim und zwar wohl jener Grenze näher als dieser Stadt.[24])

Indem wir an die Gabelung von Krummem Rhein und Lek gelangen, haben wir Dorstats, des großen friesischen Handelsplatzes, der einst in fränkischer Zeit den Handel des Deltas an diese Stelle knüpfte, Erwähnung zu tun. Mit seiner Mission war es schon lange vor dem 12. Jahrhundert vorbei. In Wijk bij Duurstede, dem Namen des Ortes, der heute dort liegt, bewahrt

---

22) Dannenberg, Die deutschen Münzen der sächsischen und fränkischen Kaiserzeit 1, S. 218 f.

23) Hans. Urkundenb. 1, Nr. 27 (1177).

24) Sloet 1, Nr. 302 (zwischen 1155 u. 1166).

sich der Name des einstigen Seehafens wie eine Erinnerung an seine verschollene Größe. Schon in einer Urkunde des 10. Jahrhunderts lesen wir: Dorstat, nunc autem Wyck nominata.[25])

Wir erinnern uns, daß der Verkehr, anstatt von Wijk bij Duurstede aus direkt auf dem Krummen Rhein nach Utrecht und damit an den untersten rechtsseitigen Mündungsarm, die Vecht, zu gelangen, erst eine Strecke weit lekabwärts und dann auf einer teils natürlichen, teils künstlichen Wasserstraße in nördlicher Richtung nach jener Stadt ging. Da, wo der zweite Abschnitt dieser Straße, der Vaartsche Rijn, eine das utrechtsche Gebiet gegen Hochwasser schützende Deichkette durchschnitt, hatte man, um in dieser Kette keine Lücke zu lassen, einen Damm durch sein Bett gelegt.[26]) Hier lag die bischöflich-utrechtsche Zollstätte Gein (Genum).[27]) Eine Urkunde aus dem Jahre 1200 sagt, daß sie schon seit alter Zeit bestand.[28]) Den Damm nennt zum ersten Mal eine Aufzeichnung von 1217.[29]) In jenem erstgenannten Jahre erlaubte König Philipp dem Inhaber des Zolles, dem Bischof von Utrecht, die Verlegung desselben, die übrigens nicht vorgenommen wurde. Der erwähnten Nachricht von 1217 gemäß waren die Einwohner des Kirchspiels Gein verpflichtet, jedes Jahr 15 dem Marienkapitel in Utrecht gehörige Fässer Wein über den Damm zu Gein aus einem Schiff in ein anderes umzuladen. Der Warenverkehr hatte also diesen Damm zu passieren, sei es, daß nur die Frachten oder auch die Schiffe hinübergeschafft wurden. In einer Urkunde von 1244 werden Lastträger und ein Krahn erwähnt.[30])

---

25) v. d. Bergh 1, Nr. 31.

26) W. Vogel, Hans. Geschichtsbl. 1909, S. 22.

27) A. a. O. Wilkens, Hans. Geschichtsbl. 1909, gibt der Zollstätte meist den Namen Het Gein und denkt sie sich an der Einmündung der von Utrecht kommenden Wasserstraße in die holländische Ijssel; nach Vogel, a. a. O., ist Het Gein eine andere Lokalität, nämlich 2 Fluren südlich der Zollstätte, und diese selbst lag nördlich jener Einmündung, westlich des Schlosses Oude Gein. Vogel scheint mir diese Verhältnisse klarer darzulegen als Wilkens. Ich selbst habe eine genauere Untersuchung derselben unterlassen.

28) Vgl. Anm. 7.

29) Vogel, a. a. O. S. 21 f. Wilkens, a. a. O. S. 175 u. Anm. 1.

30) Vogel, a. a. O. (Hans. Urkundenb. 1, Nr. 334).

Am Ende des Vaartschen Rijn lag Utrecht, die überragende Handelsstadt der rechten Deltaseite, ja des Deltas überhaupt. Wenn es in einer Beschreibung Deutschlands aus den dreißiger Jahren des 13. Jahrhunderts von Holland heißt: et est terra divitiis, que transeunt per mare et per flumina, plurimum opulenta, so muß man vor allem auch an den Warenverkehr, der nach und über Utrecht ging — wir kennen die bedeutsame Lage dieses Platzes — denken, denn der Verfasser fährt weiter, die Hauptstadt dieses Landes werde Utrecht genannt.[31]) Die Existenz eines Zolles an diesem Ort kann bis ins 10. Jahrhundert zurückverfolgt werden;[32]) aus dem 12. erfahren wir ab und zu den Namen eines Zöllners.[33]) Über den Utrechter Markt als Stelldichein fremder Kaufleute, über die Handelsfahrten der Utrechter selbst in die Fremde sind wir verhältnismäßig gut unterrichtet. An Marktfahrer aus der Umgebung müssen wir denken, wenn nach einer Urkunde von 1122 diejenigen, welche an den Befestigungsarbeiten der Stadt mitzuhelfen verpflichtet waren, bei ihren Handelsgeschäften in der Stadt zollfrei ausgingen.[34]) Handelsgäste aus größerer Entfernung fanden sich namentlich zu den Utrechter Jahrmärkten ein. Viermal im Jahre boten diese letzteren Gelegenheit zu intensiverem Geschäftsverkehr. Am Anfang des 12. Jahrhunderts machte der Bischof den Versuch, einen zweiten Marktplatz in der Stadt zu schaffen und befahl, zwei jener Märkte auf ihm abzuhalten. Die Vorstellungen des größten Teiles der Bürgerschaft und aller Kaufleute aber, denen der alte Platz bequemer lag, bewogen ihn, die Maßnahme wieder zurückzunehmen.[35]) Die Zollrolle von 1122, die man für eine Fälschung hält und als solche dem Jahre 1178 zuzuschreiben geneigt ist, gibt ein klares, wenn vielleicht auch nicht vollständiges Bild Utrechts als Umschlagplatzes.[36]) Deutlich

---

31) Mitteilungen d. Instituts f. österr. Geschichtsforsch. 27, S. 74.

32) Wilkens, a. a. O. S. 126.

33) v. d. Bergh 1, Nr. 113 (1127); 1, Nr. 124 (1143); Sloet 1, Nr. 259 (1131); 1, Nr. 285 (1145).

34) v. d. Bergh 1, Nr. 111.

35) A. a. O. 1, Nr. 113 (1127).

36) Hans. Urkundenb. 1, Nr. 8. Vgl. Wilkens, a. a. O. S. 130 u. Anm. 1.

tritt hervor, wie sich hier die wichtigsten Produkte der Küste mit denjenigen des Binnenlandes trafen. Auf der einen Seite Salz und Fische (Heringe), auf der andern Getreide und Wein. Da wir diese Waren auf ihrem Weg zwischen Delta und Binnenland noch antreffen werden, kommen wir unten ausführlicher auf sie zu sprechen und beschränken uns hier auf das Salz, dessen Weiterversand rheinaufwärts nicht zu erkennen ist.

Man hat vor allem an Salz von der Nordseeküste zu denken, wo es entweder durch Einsieden von Meerwasser oder Brennen von salzhaltiger Erde gewonnen wurde. Die Produktionsgebiete sind im einzelnen nicht zu bestimmen; es ist also auch nicht zu erkennen, inwieweit dabei der im Bereich der Rheinmündungen liegende Küstenstrich in Betracht kam. Als Importeure werden Friesen genannt. Ihre Salzschiffe kamen wohl meist von Norden her, über die Zuidersee und die Vecht. Die Regelmäßigkeit der Salzeinfuhr nach Utrecht kommt noch in einem zweiten Zeugnis zum Ausdruck. Als im holländischen Erbfolgekrieg am Anfang des 13. Jahrhunderts ein Vertrag zwischen dem Bischof von Utrecht und dem Prätendenten Graf Ludwig von Loon zustande kam, hat der letztere versprechen müssen, die nach der Bischofstadt reisenden Kaufleute ungehindert durch holländisches Gebiet ziehen zu lassen.[37]) Es ist bezeichnend für die Wichtigkeit des nach Utrecht gerichteten Salzhandels, wenn von diesen Kaufleuten allein die Salzhändler ausdrücklich hervorgehoben werden. Wilkens hält nun sowohl diese letzteren als jene oben erwähnten Friesen für Seeländer und Seeland für das Herkunftsland ihrer Ware, weil ihm für die Salzgewinnung auf diesem Inselgebiet viele Nachrichten zur Verfügung stehen.[38]) Nun mag ja sein, daß Utrecht z. T. von dort aus mit Salz versorgt wurde; ich sehe aber nicht ein, warum man, soweit der erwähnte Vertrag mit dem Grafen von Loon in Frage kommt, nur an Seeland und z. B. nicht auch an Flandern, dessen Salz zu dieser Zeit rheinaufwärts verführt wurde, denken darf. Und weiter, warum soll der holländische Landesherr nicht auch denjenigen Handel, der von Norden her, zu Land oder über die Zuidersee, nach Utrecht ging, haben hindern können?

---

37) v. d. Bergh 1, Nr. 197 (1204).

38) Wilkens, a. a. O. S. 132 ff.

Ich sehe noch weniger ein, warum man die Friesen der Zollrolle als Seeländer betrachten soll. Wilkens erbringt keinen Beweis, daß die letzteren damals noch unter dem Namen Friesen gingen. Wenn dies in einer Chronik vorkäme, die alten Sprachgebrauch übernommen haben könnte, so wäre es begreiflich, nicht aber, daß am Utrechter Zoll, wo der Bewohner des damaligen friesischen Stammesgebietes eine bekannte Erscheinung war, der Bewohner Seelands noch als Friese bezeichnet wurde. Kurze Zeit nachher z. B. nennt eine Urkunde des Bischofs von Utrecht Käse aus Seeland nicht friesischen, sondern seeländischen Käse (caseus zelandicus).[39]) Wilkens vermutet auch an anderer Stelle mit ebensowenig Grund, daß Friesen, deren Handelsschiffe die Leine befuhren, Seeländer oder Flandrer waren.[40]) Ich zweifle also nicht, daß die nach Utrecht reisenden friesischen Salzhändler wirklich aus Gegenden stammten, die damals vom Volksstamme der Friesen besetzt waren, wobei im übrigen dahingestellt sei, woher sie ihre Fracht hatten.

Die Vecht und die Fortsetzung ihres Fahrwassers, Zuidersee und Vlie, haben keinem andern Platz einen auch nur annähernd so starken Verkehr zugeführt wie Utrecht; denn Muidens Teilnahme am Handel ist nicht recht erkennbar und war jedenfalls unbedeutend.[41]) Etwas mehr Aufmerksamkeit zwar zieht Stavoren auf sich. Dieser friesische Hafenplatz lag da, wo das Vlie die Zuidersee verließ, wo also die vereinigten Fahrwasser der rechten Deltaseite sich anschickten, in die Nordsee hinauszutreten. Wir stehen hier auf friesischem Gebiet, den Überresten der umfassenden Deltastellung, die dieser Stamm zu der Zeit einnahm,

---

39) v. d. Bergh, 1, Nr. 185 (1200). Gründet sich übrigens Wilkens' Urteil, in dem zwischen Vlie und Weser gelegenen friesischen Gebiet sei für das Mittelalter Salzgewinnung kein einziges Mal nachzuweisen, wirklich auf die Kenntnis aller in Betracht fallenden Quellen?

40) Wilkens, Hans. Geschichtsbl. 1908, S. 322.

41) Wilkens, Hans. Geschichtsbl. 1909, S. 126, sagt, seit dem 10. Jahrhundert verlaute nichts mehr vom Zoll zu Muiden. Ist denn in folgenden Urkundenstellen nicht Muiden an der Mündung der Vecht gemeint? v. d. Bergh 1, Nr. 88 (1084): in villa Amutha . . . theloneum; a. a. O. 1, Nr. 296 (1226): insticiam de Muden cum . . . teloneo.

da Dorstat, der große Seehafen des fränkischen Reiches, ein friesischer Platz war. Doch hat auch im 12. Jahrhundert die kommerzielle Fühlung des friesischen Gebietes zu den Rheingegenden nicht gefehlt. Der Utrechter Zolltarif aus der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts ließ uns zwar nicht erkennen, ob auch Friesen, die am Vlie und westlich desselben wohnten, am Handel nach dem großen Handelsplatz des Deltas teilnahmen. Auch ein Vers Gotfrieds von Viterbo, der auf die friesische Warenzufuhr nach Utrecht aufmerksam macht, gibt darauf keine Antwort.[42]) Aber Stavoren z. B., vielleicht der wichtigste friesische Hafenplatz, hat sicherlich Beziehungen zu Utrecht unterhalten. Wir werden seine Kaufleute noch auf dem Rhein antreffen. Heinrich V. hat Stavoren zu Anfang des 12. Jahrhunderts ein Privileg bestätigt, worin seine Fürsorge für den Handel desselben zum Ausdruck kommt.[43]) Es ist ein weiteres Zeichen von Handelsverkehr in diesen friesischen Gegenden nördlich der Zuidersee, wenn Münzer und Zöllner erwähnt werden.[44])

Nachdem wir auf den Nordarmen des Deltas bis zum Meere vorgedrungen sind, wenden wir uns den Westarmen zu. Wie dort die Ijssel von der Vecht an Handelsbedeutung übertroffen wurde, so hier der Lek von der Waal. Wir haben sogar kein einziges sicheres Zeichen, daß am Lek sich Handelsleben festgesetzt hätte. Dagegen treten an der Waal eine ganze Reihe von Orten hervor, von denen indessen keiner als großer Handelsplatz erscheint.

Am linken Ufer der Waal, bald nach ihrer Abmündung vom Rhein, treffen wir auf Nimwegen, die Eingangszollstätte dieses Deltaarmes. Welchen Grad von Handelsbedeutung der Ort in

---

42) MG. SS. XXII, S. 160.

43) Waitz, Urkunden zur deutschen Verfassungsgeschichte (2. Aufl. 1886) Nr. 17. Die Urkunde ist nur in Abschriften des 14. Jahrhunderts erhalten; die formelle, nicht aber die inhaltliche Echtheit ist bestritten. Das Abfassungsjahr 1118 läßt sich nicht aufrecht erhalten. Waitz, a. a. O. S. 46, vermutet als richtiges Jahr 1108, Heck, Neues Archiv für ältere deutsche Geschichtskunde 17, S. 581 f., aber 1123. Vgl. auch K. v. Richthofen, Untersuchungen über friesische Rechtsgeschichte 1, S. 157.

44) v. d. Bergh 1, Nr. 197 u. 198 (1204).

unserer Periode erreichte, wird nicht deutlich. Das Zollprivileg für Kaiserswerth vom Jahre 1145, welches Nimwegen als Zollstätte nennt, läßt im Unklaren darüber, ob der Ort auch als Treffpunkt von Käufern und Verkäufern aus größerer Entfernung in Betracht kam.[45]) Händler von Nimwegen sind auf Reisen rheinaufwärts durch Mitteldeutschland erst für den Anfang des 13. Jahrhunderts nachzuweisen.[46]) Im Jahre 1230 wurde ihnen dann die Zollfreiheit im ganzen Reiche, wie sie die Kaufleute anderer königlicher Städte schon besaßen, verliehen.[47])

Ungefähr in der Mitte der Waal zieht Tiel die Aufmerksamkeit auf sich. Der Ort wird in Zollprivilegien seit dem 10. Jahrhundert als Sitz eines Reichszolles neben den bedeutendsten Handelsplätzen Norddeutschlands genannt.[48]) In der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts aber wurde dann die Hebestelle weiter stromaufwärts von Tiel weg, aus dem Delta hinaus, nach Kaiserswerth verlegt. Fast 20 Jahre darauf bezeugt eine Urkunde, daß in Tiel wieder ein Zöllner, nun aber ein herzoglich-brabantischer, stationiert war.[50]) Die Handelsreisen der Tieler Kaufleute lassen sich für den Anfang, die Mitte und das Ende unserer Periode nachweisen.[51]) Die bekannteste Nachricht über die handeltreibende Bevölkerung dieses Ortes bietet Alpert von Metz. In der Beschreibung eines Normannenüberfalles erwähnt er die Flucht des in der Nähe des Flußufers wohnenden Volkes, das

---

45) Urkundenbücher d. geistlichen Stiftungen des Niederrheins I, Urkundenb. des Stiftes Kaiserswerth Nr. 12.

46) Mittelrhein. Urkundenb. 2, Nr. 242.

47) Sloet 1, Nr. 536.

48) Keutgen, Urkunden zur städt. Verfassungsgeschichte (Ausgewählte Urkunden z. deutschen Verfassungsgeschichte, hrsg. von G. v. Below u. F. Keutgen Bd. 1), S. 43 Nr. 71; S. 47 Nr. 78 b.

49) Hans. Urkundenb. 1, Nr. 24 (1174).

50) Hans. Urkundenb. 1, Nr. 43 (1196); vgl. 1, Nr. 145 (1220).

51) Keutgen, Urkunden S. 49; Hans. Urkundenb. 1, Nr. 43; 1, Nr. 67 (1204); die letztgenannte Urkunde verspricht den Kaufleuten von Tiel und s'Hertogenbusch, sie seien auch in Zukunft nur zu denjenigen Zollabgaben verpflichtet, welche sie unter Kaiser Friedrich I. und Heinrich VI. zu zahlen gewohnt waren.

dabei den Räubern fast alles zurückgelassen habe, nur das Geld nicht. „Sie waren nämlich Kaufleute"; damit erklärt Alpert den Umstand, daß sie Geld besaßen.[52]) Von der Tieler Bürgerschaft redet er dann an einer andern, viel zitierten Stelle.[53]) Doch fallen seine Nachrichten, namentlich soweit man aus ihnen auf die kommerzielle Bedeutung Tiels schließen kann, für uns außer Betracht; denn Alpert schrieb fast hundert Jahre vor dem Beginn der uns interessierenden Periode, und es ist gerade ein Problem, auf welcher Stufe während dieser letzteren Tiels Handel stand. Soviel ist mit Bestimmtheit anzunehmen, daß es keine Zeit des Aufblühens war. Die Tatsache, daß wir es mit einem Handelsplatz zu tun haben, der in einer Zeit allgemeinen kommerziellen Aufschwunges eher den umgekehrten Weg ging, dessen Blüte nicht kam, sondern verschwunden war oder im Begriffe war, zu verschwinden, fesselt die Aufmerksamkeit. Des Niederganges dieser Handelsstadt, die da lag, wo der größte Stromweg Norddeutschlands sich anschickte, die Handelsschiffe der nach Westen ziehenden Küstenstraße zu übergeben, werden wir uns wieder erinnern, wenn wir auf den Niedergang eines andern Handelsplatzes, der auf einer in nordöstlicher Richtung zum Meer ziehenden Straße lag, zu sprechen kommen werden. Wir meinen Bardowiek. Die Gunst der Überlieferung läßt dort den Zuschauer näher an den Gang und den Zusammenhang der Dinge herantreten als hier bei Tiel.[54])

---

52) MG. SS. IV, S. 704.

53) A. a. O. S. 718. (Keutgen, Urkunden S. 44 f.). Übrigens ist hier, außer dem Handelsverkehr mit England, gerade vom beruflichen Leben der Tieler Kaufleute oder fremder Handelsgäste in Tiel nicht die Rede. Man kann nicht sagen, daß man über den Tieler Markt, über Waren und Kaufleute, die sich hier trafen, Auskunft erhält. Was die Frage der Tieler Kaufmannsgilde anbetrifft, so verweise ich auf Keutgen, Ämter und Zünfte S. 185; H. v. Lösch, Die Kölner Kaufmannsgilde im 12. Jahrhundert (Westdeutsche Zeitschr., Ergänz.-Heft 12) S. 5 f.; derselbe, Hans. Geschichtsbl. 1906 S. 424; G. v. Below, Zeitschrift für Sozialwissenschaft 8 (1905), S. 198 f.; Rietschel, Vierteljahrsschrift für Sozial- u. Wirtschaftsgesch. 2, S. 331 und Wilkens, Hans. Geschichtsbl. 1908, S. 351, der von einer Mehrzahl von Kaufmannsgilden redet und, wie es scheint, die eben angeführte Literatur übersieht.

54) Vgl. unten S. 289 f.

Im Niedergang beider Orte wirkte sich vielleicht eine wichtige allgemeine Veränderung in der Anordnung der norddeutschen Handelsplätze aus; wir werden dies weiter unten wenn nicht auszuführen, so doch anzudeuten versuchen.[55])

Hier, bei Tiel, läßt sich schon die eine Frage, welche Phase seiner Entwicklung im 12. Jahrhundert gelegen habe, nur ungenau beantworten. Wilkens hat den Beginn und das Ende der Handelsblüte dieses Platzes einigermaßen zu bestimmen versucht: am Anfang des 11. Jahrhunderts sei derselbe an die Spitze der niederländischen Handelsplätze getreten, und bald nach 1134, vor 1174, habe der Rückgang eingesetzt.[56]) Ich kann seiner Begründung nicht zustimmen. Die ersterwähnte Datierung ist wohl vornehmlich durch die Nachrichten bei Alpert von Metz bestimmt worden. Es sei zugegeben, daß man mit ihnen beweisen kann, daß Tiel der größte niederländische Handelsplatz war, als Alpert seine Beobachtungen machte, ich sehe aber nicht ein, daß irgend etwas zu dem Urteil berechtigte, daß Tiel eben damals in diese Stellung gelangte. Das charakteristische Zeichen seiner großen Bedeutung liegt m. E. schon im 10. Jahrhundert. Es ist eine Urkunde Ottos II. von 975, wonach die Kaufleute von Magdeburg eine im ganzen Reiche, ausgenommen zu Mainz, Köln, Tiel und Bardowiek gültige Zollfreiheit genossen.[57]) Lassen wir Mainz weg und beschränken uns auf Norddeutschland, so können wir sagen, daß die Handelsplätze, in deren Gesellschaft Tiel erscheint, auch ein bezeichnendes Licht auf die Bedeutung Tiels werfen und daß man sich kaum täuscht, wenn man annimmt, daß damals, in der zweiten Hälfte des 10. Jahrhunderts, Tiel einer der drei größten Handelsplätze Norddeutschlands war. Jenes Zollprivileg war aber in der Folgezeit auch anderen Orten verliehen worden. Wir treffen es in einer Quedlinburger Urkunde von 1134 wieder.[58]) Eben diese Tatsache führt Wilkens nun als Beweis an, daß Tiel zu dieser Zeit noch in Blüte stand. Die in Rede stehende Exemtionsformel ist aber als Beweisstück in dieser Richtung nur

---

55) Vgl. unten S. 170.

56) Wilkens, Hans. Geschichtsbl. 1908, S. 347 u. 353.

57) Keutgen, Urkunden S. 43 Nr. 71.

58) A. a. O. S. 47 Nr. 78 b.

für das 10., nicht auch für das 12. Jahrhundert verwendbar, weil sie nur aus dem Bewußtsein der Zustände jenes Jahrhunderts erwachsen ist. Die Quedlinburger Urkunde beweist also nicht, daß im Jahre 1134 Tiel noch die alte, bedeutende Stellung einnahm.[59]) Ferner hat Wilkens die oben erwähnte Verlegung des Tieler Reichszolles nach Kaiserswerth in Zusammenhang mit dem Niedergang des Tieler Handels gebracht. Er scheint sich seine Ansicht selbst nicht recht klar gemacht zu haben, denn er schlägt im Grunde genommen drei verschiedene Lösungen vor. Einmal meint er, die Verlegung des Zolles sei der „Grund" des Niederganges des Handels gewesen.[60]) Man wird dies wohl nicht ausführlich widerlegen müssen. Ich wüßte kein zweites Beispiel eines solchen Vorganges zu nennen. Wilkens widerspricht sich auch bald darauf selbst, indem er das Kausalverhältnis umkehrt: „Die Verlegung des Zolles . . . ist weniger eine Ursache, als eine Folge des Rückganges der Bedeutung Tiels".[61]) Endlich nennt er als Ursache der Verminderung der Zolleinnahmen die Tatsache, daß der Seehandel Kölns den Tieler Zoll auf dem Lek umgehen konnte und daher ein Ersatz für den Ausfall geschaffen wurde, indem man einen Zollplatz am Niederrhein, eben Kaiserswerth, wählte.[62])

---

59) Ich komme unten S. 169 f. einläßlicher darauf zu sprechen.

60) Wilkens, a. a. O. S. 353. Er beruft sich dabei zu Unrecht auf Blok, Gesch. des niederländ. Volkes 1, S. 429 (sollte vielmehr heißen S. 428); Blok behauptet dies gar nicht. Dagegen äußert Sommerlad, Die Rheinzölle im Mittelalter S. 63, diese Ansicht wenn er sagt, die Verlegung habe bewirkt, daß es mit dem Wohlstand Tiels bergab ging. Sommerlad ist auch im Irrtum, wenn er meint, in Tiel sei im 13. Jahrhundert vom Grafen von Kleve ein Rheinzoll errichtet worden.

61) Wilkens, a. a. O. S. 355.

62) A. a. O. S. 354 f. Indem Wilkens sagt, der im Beginn der Stauferzeit kräftig aufstrebende Seehandel Kölns habe den Lek benutzt, im 11. Jahrhundert sei dagegen der bei weitem größte Teil des Rheinverkehrs auf der Waal zur See gegangen (a. a O S. 348 f.), nimmt er eine wenigstens teilweise Verschiebung des Warenzugs von einem der Westarme des Deltas auf den andern an. Ich glaube nicht, daß dies sich beweisen läßt. Pirenne, Gesch. Belgiens 1, S. 287 f., erklärt den Rückgang Tiels ebenfalls mit einer Verschiebung der Verkehrswege: seit der Mitte des 12. Jahrhunderts habe

Ich finde es willkürlich, anzunehmen, daß die Verlegung vorgenommen wurde, um den Seehandel der Kölner zu treffen. Es ist sogar durchaus unwahrscheinlich. Es scheint Wilkens entgangen zu sein, daß, kurz nachdem der Zoll nach Kaiserswerth verlegt worden war, eben diese Kölner hier für zollfrei erklärt wurden.[63]) Mehr Beachtung kann die Annahme beanspruchen, das Abflauen des Handels sei die Ursache des Abflauens der Zollerträge und dadurch die Ursache der Versetzung der Zollbeamten nach der Kaiserswerther Rheininsel gewesen; man könne also aus dieser Versetzung auf den Niedergang des Tieler Handels schließen.[64]) Aber dieser Schluß ist, wie sich zeigen wird, durchaus kein sicherer, in seinen beiden Schritten nicht sicher; denn daraus, daß man den Zoll verlegte, folgt erstens nicht mit Notwendigkeit, daß die Erträge desselben kleiner geworden und zweitens aus einer Verminderung der Erträge ebensowenig, daß der Handel Tiels zurückgegangen war. Jenes ergibt sich aus folgender Überlegung: Es ist zwar sehr wahrscheinlich, daß man den Zoll in Tiel deshalb eingehen und in Kaiserswerth wieder aufleben ließ, weil er an letzterem Orte mehr abzuwerfen versprach; Aber damit ist nicht gesagt, daß die Einnahmen in Kaiserswerth deshalb größer waren als diejenigen in Tiel, weil die letzteren zurückgegangen waren. Die ersteren konnten auch höher sein, selbst wenn in Tiel keine Veränderung eingetreten war. Der Gedanke der Verlegung braucht nicht einer Vergleichung der früheren und jetzigen Einnahmen in Tiel und der Konstatierung einer Abnahme derselben entsprungen zu sein. Er kann auch durch eine Vergleichung der Tieler Einnahmen überhaupt (selbst wenn sie sich in alter Höhe hielten) mit denjenigen, welche man in Kaiserswerth erwartete, und durch die Konstatierung einer Über-

---

nämlich die direkte Schiffahrt zwischen Köln und der Nordsee abgenommen, dafür sei die Landroute von Köln nach Flandern immer mehr benutzt worden. Auch diese Ansicht wird sich nicht halten können. Mag immer der Weg Köln-Maastricht-Löwen-Flandern sich im 12. Jahrhundert in steigendem Maße belebt haben, eine Abnahme der Schiffahrt der Kölner rheinabwärts aber anzunehmen, ist ohne Zweifel ein Irrtum.

63) Lacomblet, Niederrhein. Urkundenb. 1, Nr. 524.

64) Vgl. Anm. 61.

legenheit der letzteren über die ersteren veranlaßt worden sein. Aus der Verlegung kann man also nicht mit Sicherheit auf eine Veränderung in Tiel schließen. Man fasse übrigens alle Warenzüge, die man im Verlaufe unserer Darstellung an Kaiserswerth wird vorüberziehen sehen, zu einer Gesamtanschauung zusammen, und man wird sich begreiflich machen, daß die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, in Kaiserswerth sei mehr Zoll eingegangen als je in Tiel. Die Strecke Duisburg—Köln, an der Kaiserswerth lag, war wohl das belebteste Straßenstück des gesamten Verkehrsgebietes, das wir ins Auge fassen wollen. Mit dem Gesagten ist übrigens gezeigt, daß nicht bloß der Schluß auf die Verminderung der Zolleinnahmen nicht zwingend ist, sondern auch der weitere auf das Erlahmen des Tieler Handels nicht. Aber wenn auch die Verringerung der Zollerträge bewiesen wäre, so ist doch der Schritt von hier aus zur Annahme des Niederganges der kommerziellen Bedeutung Tiels nicht notwendig. Die Zolleinnahmen sind nicht immer abhängig vom Handelsleben des Zollortes. Der Warenumsatz kann abnehmen, der Handelszug immer mehr über den Ort weggehen, ohne zu seinem Markt in Beziehung zu treten; der Marktzollertrag kann sich also verringern, dafür aber der Passierzoll mehr abwerfen. Man kennt Zollstätten, zweifellos einträgliche — ich erinnere an Geervliet und Lobith —, die als Handelsplätze keine Bedeutung hatten. Daß aber der Handelszug ins Delta und über das Delta hinaus in der Zeit vom 10. Jahrhundert bis 1174 abgenommen habe, wird man kaum wahrscheinlich machen können, und es wird auch schwer halten, zu beweisen, daß während dieser Zeit der Warenverkehr z. B. mit Flandern und England erst den Weg über die Waal, dann aber über den Lek nahm.

Man sieht, die Urkunde von 1174 liefert den sicheren Beweis nicht, daß es damals mit der Handelsblüte Tiels vorbei war. Es ist möglich, daß der Zoll verlegt wurde, weil der Handel dieses Platzes seine Bedeutung verloren hatte, aber es ist nicht gewiß. Wenn ich nun doch der Meinung bin, daß Tiel in jener Zeit nicht mehr zu den größten Handelsplätzen Norddeutschlands zählte, so stütze ich mich auf die Tatsache, daß aus der Zeit von 1100—1230 keine Nachrichten über Tiel als großen Warenumschlagsplatz vorhanden sind. Auch in seinen Handelsbeziehun-

gen zum Binnenland werden wir keinen großen Zug entdecken können;[65]) und indem wir die seewärts gerichteten ins Auge fassen, stoßen wir gerade auf den festesten Anhaltspunkt, die Zeit des Rückganges, wenn auch nur ungenau, zu bestimmen. Wir beschränken uns hier vorläufig darauf, die Ansicht zu äußern, es sei einigermaßen wahrscheinlich, daß Tiel in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts, vielleicht aber schon vorher, seiner Bedeutung verlustig ging.[66]) An die Frage, wie dies kam, können wir nicht herantreten, bevor wir die Vorgänge, in deren Zusammenhang jener Niedergang gestanden haben soll oder wirklich stand, kennen gelernt haben. Man hat die Ursache desselben im Aufkommen der Macht der holländischen Grafen, welche in den Besitz der äußersten Abschnitte der Wasserstraßen der linken Deltaseite gelangt waren, sehen wollen. Um diese Annahme zu prüfen, müssen wir erst die Nachrichten, die uns über den Handel des holländischen Gebietes selbst zur Verfügung stehen, vornehmen. Dieses Gebiet kommt hier soweit in Betracht, als es den der See zu gelegenen Teil der linken Deltaseite umfaßte. Es ist weit später als die mehr binnenwärts gelegenen Gegenden des Mündungsgebietes zu eigener Handelstätigkeit erwacht. Wahrscheinlich spielte es noch im 12. Jahrhundert im Handelsleben eine größere Rolle als Durchgangsgebiet denn als Sitz einer unternehmenden Kaufmannschaft und bedeutender Märkte. Die Zollprivilegien für fremde kirchliche Institute, deren Schiffe vielleicht vornehmlich ober- und mitteldeutschen Wein führten,[67]) die Verträge mit benachbarten Territorialherren [68]) lassen dies erkennen. Dem Herrn dieses Landes mußte sich eine bedeutende finanzielle Quelle erschließen, sobald er darauf verfiel, an den Wasserstraßen desselben Zöllner zu stationieren. Das Gebiet war

---

65) Vgl. unten S. 49.

66) Vgl. unten S. 234 f.

67) v. d. Bergh 1, Nr. 171 (1190 Kirche St. Michael in Antwerpen); 1, Nr. 170 (1190 Zisterzienserabtei Ter Does in Flandern); Oorkondenb. van Holland en Zeeland. Suppl. (1901) Nr. 33 (1215 Prämonstratenserabtei Marienwerd in der Betuwe); Mittelrhein. Urkundenb. 3, Nr. 980 (Abtei Himmerode im Moselgebiet).

68) Vgl. Anm. 71 bis 73.

auch kaum in den Besitz der (später so genannten) holländischen Grafen gekommen, als (am Anfang des 11. Jahrhunderts) über ungerechten Zoll Beschwerde geführt wurde und zwar von seiten der weiter binnenwärts gelegenen, im Handelsverkehr mit England stehenden Stadt Tiel;[69]) und jene oben erwähnten Verträge von 1168 mit Flandern,[70]) von 1200 mit Brabant[71]) und von 1204 mit Utrecht,[72]) ferner ein Dekret Heinrichs VI. von 1195 über den Zoll zu Geervliet,[73]) die alle für eine sichere, von ungebührlicher Verkehrsbelastung freie Durchfahrt zu sorgen bestrebt waren, lassen erraten, daß der Graf von Holland seine günstige Stellung nur zu oft zum Verdrusse der fremden Kaufleute auszunutzen geneigt war. Nach der Annahme von Blok und Pirenne war der eigentliche Anlaß zu dem holländisch-flandrischen Krieg, den der Friede von 1168 beendigte, die finanzielle Bedrückung der Holland passierenden flandrischen Handelsschifffahrt.[74])

Das vorhin genannte Geervliet ist außer Dordrecht die einzige Zollstätte, welche die Quellen des 12. und beginnenden 13. Jahrhunderts erkennen lassen. Das Zollrecht für jenen Ort war, der Urkunde von 1195 gemäß, von Kaiser Friedrich I. dem Grafen Floris III. verliehen worden. Es war die am weitesten gegen das Meer vorgeschobene Zollstation der linken Deltaseite und lag da, wo die zu Tal ziehenden Schiffe aus der bisherigen Richtung nach Südwesten abbogen und durch die südholländischen und seeländischen Inseln hindurch Flandern oder England zustrebten. Die Quellen sind zu spärlich, um erkennen zu lassen, inwieweit die rheinabwärts kommenden Schiffe auch schon weiter oben, unterhalb Dordrecht, in die Striene einbogen. Soweit Rhein und Schelde untereinander in Beziehung standen, kam zweifellos

---

69) MG. SS. IV, S. 718 (Keutgen, Urkunden S. 44). Vgl. Wilkens, Hans. Geschichtsbl. 1908, S. 350.

70) v. d. Bergh 1, Nr. 147 §§ X, XI und XIII.

71) A. a. O. 1, Nr. 183.

72) A. a. O. 1, Nr. 197.

73) A. a. O. 1, Nr. 173.

74) Pirenne, Geschichte Belgiens 1, S. 280; Blok, Geschichte des niederländischen Volkes 1, S. 230.

dieser letztere Weg in Betracht.[75]) Für Geervliet war noch ein anderer Verkehrszug von großer Wichtigkeit, derjenige nämlich, welcher von der rechten Deltaseite, von Utrecht, her kam, im weiteren der Verkehrszug der Nordseeküste überhaupt, welcher wahrscheinlich zum größern Teil nicht der holländischen Außenküste entlang, sondern durch die Binnengewässer des Mündungsgebietes ging.

In jener Urkunde von 1195 bestimmte Heinrich VI., daß von allen Kauffahrern, die bei Geervliet passierten — es werden deutsche, flandrische und solche aus andern Reichen genannt —, nicht mehr als 5% vom Werte des passierenden Zollgutes gefordert werden dürfe. Bei einer Verteilung der Zollerträge, welche im holländischen Successionskrieg am Anfang des 13. Jahrhunderts von den beiden um Holland kämpfenden Prätendenten vorgenommen wurde, fiel dem einen die feste Summe von 400 Pfund zu; der andere erhielt den Rest oder mußte, falls die Einnahmen jene Summe nicht erreichten, den Fehlbetrag zuschießen.[76])

Aus all dem ergibt sich noch nicht eine Handelstätigkeit holländischer Orte selbst. Zwar enthalten die Verträge mit Flandern (1168) und mit Brabant (1200) doch schon Andeutungen. Sie setzen voraus, daß holländische Kaufleute mit solchen aus jenen Ländern in Geschäftsverkehr, im Verhältnis von Gläubigern und Schuldnern standen. Deutlicher wird eine Urkunde von 1213, worin der Graf von Holland den Bürgern von Geertruidenburg freie Fahrt zu den Jahrmärkten seines Landes zusicherte.[77]) Solche bestanden also. Endlich können wir auch an einem bestimmten Ort Handelsleben nachweisen, in Dordrecht (an der Merwede, d. h. an der Fortsetzung der mit der Maas in Verbindung getretenen Waal). Den Zoll dieses Platzes schenkte im Jahre 1220 Graf Wilhelm seiner Gemahlin.[78]) Ein noch älteres Zeugnis (vom Jahre 1201) läßt uns unter der Bürgerschaft Kaufleute erkennen, die in der Fremde Handel trieben.[79]) Darauf deutet nämlich die Existenz

---

75) Vgl. unten S. 198.

76) v. d. Bergh 1, Nr. 206.

77) A. a. O. 1, Nr. 235.

78) A. a. O. 1, Nr. 270.

79) Hans. Urkundenb. 1, Nr. 57.

von Gewandschneidern; man muß bei solchen wohl annehmen, daß sie wenigstens zum Teil ihr Tuch importierten. Darauf deutet noch entschiedener die Hanse der Dordrechter Kaufleute. Dieselbe umfaßte wahrscheinlich die im auswärtigen Handel beschäftigten Bürger. Jene Urkunde von 1201 bestimmte, daß nur diejenigen Kaufleute, welche Gewandschneider waren und zugleich der Hanse angehörten, in der Stadt Tuch im kleinen verkaufen dürften.[80]) Die Urkunde kann nicht sagen wollen, daß alle Hansegenossen Tuchhändler waren; sie hat keinen Grund, auch andere zu nennen, weil sie nur den Tuchhandel betrifft. Es lassen sich, da wir hier vom Handel mit England absehen, keine weiteren Nachrichten über kommerzielle Betätigung Hollands auffinden. Die eben genannte Urkunde von 1201 ist das erste ganz deutliche Zeichen vom Handel Dordrechts, ja Hollands überhaupt, und sie ist überdies kein Zeichen davon, daß Dordrecht ein Ziel fremder Händler, daß es ein bedeutender Warenmarkt, ein Umschlagsplatz war entweder zwischen dem Binnenland und überseeischen Gebieten oder aber in dem Verkehrszug, welcher der Nordseeküste entlang ging. Am Anfang des 11. Jahrhunderts war die Gegend um Dordrecht noch fast unbewohnt.[81]) In der Folgezeit mag sich dann allmählich Handelstätigkeit entwickelt haben, aber die Quellen erlauben nicht, anzunehmen, daß holländische Kaufleute und Märkte im Handel des 12. Jahrhunderts schon eine stark hervortretende Rolle spielten. Der Coblenzer Zolltarif von 1104, der verschiedene Orte an der Waal nennt, überspringt Holland und setzt erst wieder mit Antwerpen und Flandern ein.[82]) Man kann ferner für mehrere Handelsplätze der Niederlande, speziell der Territorien Flandern, Brabant und Utrecht, im 12. Jahrhundert die Einwanderung nach Köln, z. T. in das Kaufmannsquartier dieses Platzes, nachweisen, für Dordrecht hingegen nicht und für Vlaardingen, einen anderen holländischen Ort, nur in ge-

---

80) Vgl. H. v. Loesch, Die Kölner Kaufmannsgilde im 12. Jahrhundert. (Westdeutsche Zeitschr., Ergänz.-Heft 12) S. 7. W. Stein, „hansa", Hans. Geschichtsbl. 1909, S. 69 f.

81) Blok, Gesch. des niederländ. Volkes 1, S. 204.

82) Keutgen, Urkunden S. 49.

ringem Maße.[83]) Weder die Coblenzer Zollrolle noch die Nachrichten über die Zuwanderung nach Köln überraschen; denn die Handelstätigkeit des der See zugewandten Gebietes der linken Deltaseite hatte zu ihrer Zeit wohl noch nicht kräftig eingesetzt. Ich halte es deshalb nicht für richtig, wenn man, um den Niedergang Tiels zu erklären, auf den kommerziellen Aufschwung Hollands, insbesondere Dordrechts, hinweist.[84]) Aber auch Pirenne hat kaum Recht, wenn er in jenem Niedergang und dem späten Aufschwung Hollands zwar nicht ein Verhältnis von Wirkung und Ursache sieht, aber in beiden gleichermaßen die Wirkung einer dritten Erscheinung, nämlich der Abschiebung des Warenzuges zwischen Köln und der Nordsee von der Rheinlinie weg auf einen Landweg, der über Maastricht nach Flandern führte.[85]) Diese Annahme ist in nichts begründet; wir werden im Gegenteil erfahren, wie im 12. Jahrhundert der Handelsverkehr Kölns rheinabwärts über die linke Seite des Deltas, also auch über Tiel weg, anschwoll. Hier handelt es sich nur darum, zu sehen, daß die Behauptung, Hollands Handel habe denjenigen Tiels unterbunden, ganz unwahrscheinlich ist. Wenn nun auch Lamprecht der Ansicht ist, daß Graf Dirk III. am Anfang des 11. Jahrhunderts durch die Anlage einer Zollstätte an der Stelle des späteren Dordrecht alsbald den gesamten Tieler Handel unterbunden, daß Dirk durch die Einnahme von Vlaardingen den Wijker Handel unter seine Aufsicht gebracht habe, daß die Eroberung dieser holländischen Gegenden durch jenen Grafen wohl vor allem handelspolitische Ziele hatte, daß Dirk durch eine Art von kommerzieller Blockade von Tiel und Wijk bij Duurstede den Maas- und Rheinhandel zu beherrschen suchte,[86]) so finde ich den Weg, der zu solchen Urteilen führt, trotz allem Bemühen nicht. Ich

---

83) Vgl. unten S. 49.

84) Blok, a. a. O. 1, S. 428; Wilkens, Hans. Geschichtsbl. 1908, S. 355.

85) Pirenne, Gesch. Belgiens 1, 287 f. Vgl. oben Anm. 62.

86) Lamprecht, Deutsche Geschichte 3, S. 319 f. Lamprecht, a. a. O. 3 S. 322 nimmt einen uralten Verkehr in Holland (i. w. S.) an. Das mag man gelten lassen. Wo sind aber die Beweise für die weitere Annahme, daß derselbe an Nimwegen, Tiel, Wijk bij Duurstede, Utrecht und Stavoren haftete?

sehe auch keinen andern Ausgangspunkt als die Stelle bei Alpert von Metz, die von der Errichtung jener Zollstätte berichtet und sagt, daß die Tieler über die ungerechte Belastung Klage führten und baten, der Kaiser möge abhelfen, sonst müßten sie ihren Handel mit England einstellen.[87]) Ich sehe hinter dieser Nachricht nichts weiter als die finanzielle Ausnützung einer Handelsstraße durch den Grafen von Holland und die Opposition der passierenden Kaufleute gegen diese Ausnützung. Die Errichtung einer Zollstätte braucht durchaus nicht aus Gründen der Handelspolitik erfolgt zu sein. Die ganze handelspolitische Bedeutung, zu der Lamprecht das Vorgehen Dirks erhebt, wird durch nichts wahrscheinlich gemacht. Wenn dieser Graf zum Handel der binnenwärts gelegenen Plätze in eine Beziehung trat, so geschah es — mehr dürfen wir nicht sagen —, um aus demselben durch Erhebung von Verkehrsabgaben für seine Kasse Nutzen zu ziehen. Wie sehr Lamprechts Annahmen der Grundlage entbehren, mag man daraus ersehen, daß er meint, der Handel des großen altfriesischen Handelsplatzes Wijk bij Duurstede sei von Dirk blockiert worden. Es gab da ja überhaupt nichts zu blockieren. Denn Wijk bij Duurstede war gar kein altfriesischer Handelsplatz; dieser letztere hatte Dorstat geheißen und sein Handel war lange vorher verschwunden. Sommerlad macht sich die Ansicht Lamprechts für sein Thema (die Rheinzölle im Mittelalter) zurecht und meint, der Zoll zu Wijk bij Duurstede sei infolge der Einnahme der Rheinmündungen durch die holländischen Grafen bedeutungslos geworden.[88]) Das ist so wenig richtig wie die Annahme, jener Zoll sei dann nach Utrecht verlegt worden. Er meint weiter, die Anlage Dordrechts sei der Grund zur Verlegung der Tieler Reichszollstätte gewesen, bedenkt dabei nicht, daß jene Anlage wahrscheinlich mehr denn 150 Jahre vor dieser Verlegung stattfand. Nach Liesegang war den Tielern der Handel nach England unmöglich geworden, seitdem „die Friesen den Wald Merwede an der Mündung des Stromes“ (der Waal) besetzt hatten; die Anwohner des Niederrheins und der Waal seien schon im 10. und 11. Jahrhundert zu den am Ufer des Meeres gelegenen Handelsplätzen

87) MG. SS. IV, S. 718 (Keutgen, Urkunden S. 44).

88) Sommerlad, Die Rheinzölle im Mittelalter S. 47 u. Anm. 4.

gegangen. Dordrecht sei der Stapelort gewesen, dem man zustrebte.[89]) Dagegen ist zu sagen, daß der Handel der Tieler nach England nicht unterbunden wurde, daß Dordrecht zu jener Zeit kein Stapelort war, im 10. Jahrhundert noch nicht einmal existierte.[90])

Wir konnten im Verhältnis Tiels zu Holland die Ursache seines Niederganges nicht entdecken und werden zusehen müssen, ob wir im weitern Verlaufe unserer Untersuchung auf sie treffen.

Es haben sich am Hauptarme der linken Deltaseite, am Binnenende desselben Nimwegen, am Außenende Holland und in der Mitte Tiel herausgehoben; es sind nun noch einige Orte zu nennen, die mehr im Hintergrunde blieben. Eine Nachricht vom Anfang des 12. Jahrhunderts, welche den Zollsatz der Tieler an einer mitteldeutschen Zollstätte festsetzt, unterwirft die in der Nähe von Tiel gelegenen Orte demselben Satz.[91]) Dieselben sind aber im einzelnen nicht zu bestimmen. Auf handeltreibende Orte, die wahrscheinlich nicht weit oberhalb Tiel lagen, weist eine Urkunde von 1196, worin die unterhalb Gola wohnenden geldrischen Kaufleute von der Zollpflicht in Tiel befreit wurden; sie sind ebensowenig zu bestimmen wie die vorhin genannten, und es ist deshalb auch nicht zu erkennen, ob etwa die beiden Gruppen z. T. dieselben Orte umfaßten.[92]) Unterhalb Tiel macht sich die Existenz einer handeltreibenden Bevölkerung in Heerewaarden und Saltbommel,[93]) noch weiter talwärts in Gorinchem bemerkbar. Die Bewohner des letztgenannten Platzes erhielten im Jahre 1224 ihre schon früher besessene Zollfreiheit in Holland bestätigt.[94]) Zwischen Saltbommel und Gorinchem liegt Zuilichem;

---

89) E. Liesegang, Niederrheinisches Städtewesen S. 4 u. 576.

90) Es zeigt deutlich, wie widersprechend die Ansichten sind, wenn man diejenige, nach der am Anfang des 11. Jahrhunderts der vernichtende Schlag gegen Tiel fiel, zusammenhält mit derjenigen Wilkens' (Vgl. oben S. 32), Tiel sei zu eben dieser Zeit an die Spitze aller niederländischen Handelsplätze getreten.

91) Keutgen, Urkunden S. 49.

92) Sloet 1, Nr. 387. Ich kann auch „Gola" nicht lokalisieren.

93) Vgl. unten S. 48.

94) v. d. Bergh 1, Nr. 287.

hier war eine Zollstation. Den Tieler Kaufleuten wurde im Jahre 1196 die Versicherung gegeben, daß sie hier keine höheren Abgaben zu zahlen pflichtig seien als einst zur Zeit Kaiser Friedrichs I.[95]) Es ist nicht zu ersehen, ob der Ort nur als Passierzollstätte oder auch als Marktort in Betracht kam.

Indem wir noch einmal einen Blick über das ganze Mündungsgebiet werfen, fällt auf, daß kein Handelsplatz an einer natürlichen Gabelung so im Zentrum lag, daß er die Bedeutung beider Deltahälften wenigstens zum Teil auf sich konzentriert hätte. Es gab keinen überragenden Hafen für das gesamte Delta. Die eigentliche Deltaspitze hat überhaupt nie einem Handelsplatz das Leben gegeben. An der weiter seewärts sich vollziehenden Gabelung von Lek und Krummem Rhein, welch letzterer zur Vecht führte, hatte in fränkischer Zeit Dorstat vielleicht als ein Emporium des Gesamtdeltas, den Weg nach Norden und den nach Westen in Händen haltend, existiert. Im 12. Jahrhundert aber führten, wie es scheint, die beiden Deltahälften in der Hauptsache ein gesondertes Dasein, standen in ihren besonderen Zusammenhängen. Es gab keinen Platz, der die Handelsbeziehungen des Gesamtdeltas in bedeutenderem Maße in sich vereinigt hätte. Es ist ein weiterer auffallender Zug, der die Lage der Haupthandelsplätze des Deltas vor dem 13. Jahrhundert auszeichnete, daß sie nicht an der Spitze des Deltas, auch nicht in der Nähe der Küste, sondern ungefähr in der Mitte lagen: das längst verschollene Dorstat, das vielleicht eben im 12. Jahrhundert seiner Blüte beraubte Tiel und das in vollem Leben stehende Utrecht. Ferner besteht nun ein wichtiger Unterschied zwischen den beiden Deltahälften. Im Gebiet der Nordarme hatte sich ein großer Umschlagsplatz entwickelt, Utrecht; in dem der Westarme nicht. Dieser Unterschied wird zwar erst deutlicher hervortreten, wenn wir die Handelsbeziehungen des Deltas mit andern Gebieten dargestellt haben werden. Dann wird sich zeigen, daß die Waal keinen Platz besaß, an dem Nordwesteuropa (insbesondere Flandern und England) mit Deutschland sich kommerziell getroffen hätte. War Tiel einst, namentlich was den Handel mit England anbetrifft, zu dieser Aufgabe ausersehen worden, so gehörte seine Tätigkeit in dieser Rich-

95) Sloet 1, Nr. 387.

tung im wesentlichen wohl schon der Vergangenheit an; war Holland, insbesondere Dordrecht, bestimmt, diese Rolle wieder aufzunehmen, so war die Erfüllung dieser Bestimmung doch erst der Zukunft vorbehalten. Es wird sich aber zeigen, daß auf der andern Deltaseite, an der Vecht, ein Umschlagsplatz existierte, wo Waren und Händler Nordosteuropas an diejenigen Deutschlands herantraten. Wir meinen Utrecht. Dieser Unterschied der beiden Deltaseiten wird sich zeigen, wenn wir die überseeischen Handelsbeziehungen verfolgen werden; er muß aber auch heraustreten im Handel des Deltas mit dem Binnenlande. Ihm wenden wir uns, soweit er auf dem Rhein stattfand, nun zu.

Um festzustellen, ob eine Gegend oder ein Ort sich an der Handelsschiffahrt auf dem Rhein beteiligte, liegt es nahe, zuerst zu den Coblenzer Zollrollen zu greifen. Dieselben sind die ergiebigsten Quellen zur Geschichte des Rheinhandels im 12. Jahrhundert Ihr Wert erhöht sich dadurch, daß auf der einen derselben die in Coblenz gültigen Zollsätze am Anfang, auf der andern am Ende dieses Zeitraumes aufgezeichnet wurden, und zwar wollen diese Aufzeichnungen zweifellos vollständig sein.[96]) Dadurch bietet sich die Möglichkeit, durch Vergleichung derselben auf die Veränderungen, die im 12. Jahrhundert sich einstellten, zu schließen. Dieser Vergleichung stellt sich übrigens darin, daß in den beiden Tarifen die Zollpflichtigen verschieden klassifiziert werden, ein Hindernis entgegen. Derjenige von 1104 zählt nämlich die Orte, welche Schiffe an Coblenz vorüberschickten, einzeln

---

96) Keutgen, Urkunden S. 48 ff. (1104) u. Mittelrhein. Urkundenb. 2, Nr. 242 (1209). Der Coblenzer Zoll war seit der 1. Hälfte des 11. Jahrhunderts in den Händen des St. Simeonstiftes in Trier; dasselbe hat sich diesen Besitz oftmals bestätigen lassen. Was Sommerlad, Die Rheinzölle S. 33, über das Motiv der Verleihung des Zolles an das Stift u. der Tarifierung von 1104 sagt, scheint mir nicht haltbar. Muß man seine Erwägungen (S. 37 ff.) zugunsten des Gebührenprinzips bei der Zollerhebung noch besonders widerlegen? So soll z. B. durch die Inschrift an der Reichsburg in Kaiserswerth — hoc decus imperii Caesar Fredericus adauxit iusticiam stabilire volens et ut undique pax sit — zur Genüge erwiesen sein, daß Friedrich das alte Gebührenprinzip aufrecht zu erhalten bestrebt war (Sommerlad, a. a. O. S. 73).

und namentlich auf. Derjenige von 1209 begreift ganze Gegenden oder Flußabschnitte als Zollklassen, nennt einzelne Plätze nur ausnahmsweise; er gewährte damit allerdings den Vorteil, daß für Orte, die etwa später in den Rheinverkehr eintraten, zum voraus der Zollsatz bekannt und bestimmt war, daß nicht bei jedem derartigen Fall eine besondere Verordnung ergehen mußte. Ganz besonders wichtig sind die Coblenzer Tarife nun wegen der Lage dieser Zollstätte. Mitten im Durchbruchstal des Rheins durch das deutsche Mittelgebirge, gleichsam auf der Paßhöhe dieser Gebirgsschranke zwischen Nord- und Süddeutschland gelegen, sah sie, wie an ihr vorüber die weitaus wichtigste kommerzielle Verbindung der beiden Reichshälften sich vollzog. Die Zollrollen rücken so eine überaus wichtige Stelle vor unsere Augen. Aber auch hier fordern sie Ergänzung durch andere Quellen, da sie jeweils nur den Ausgangspunkt und eine Station (eben Coblenz), nicht aber das Ziel des einzelnen Kauffahrers angeben. Dieser Mangel wird dadurch verstärkt, daß gerade bei Coblenz ein wichtiger Talzug, derjenige der Mosel, von Westen her kommt, und man sowohl bei dem Schiff, das zu Tal, als bei demjenigen, das zu Berg ging, im Ungewissen ist, ob es die Rheinstraße weiter verfolgte oder in die Mosel einbog. Nicht unerheblichen Wert erhält aber wieder namentlich der Tarif von 1104 dadurch, daß zu seiner Zeit noch in starkem Maße Naturalzölle üblich waren. Es liegt die Vermutung nahe, daß der Kaufmann die Abgabe in einem Teil seiner Fracht entrichtete, daß man also von jener auf diese schließen kann. Auch hier aber müssen wir durch eine weiter unten [97]) angestellte Überlegung den Wert dieser Quelle vermindern; jener Schluß ist nämlich nicht ohne weiteres erlaubt, und wir benutzen den Tarif in dieser Richtung nur, wenn es durch andere Quellen wahrscheinlich wird, daß die Warenart der Abgabe auch die Fracht bildete.

Um nun speziell auf den Rheinhandel des Deltas und zwar seiner linken Seite zu kommen, so ergibt sich aus dem Tarif von 1104, daß am Anfang des 12. Jahrhunderts (und schon geraume Zeit vorher) nicht vom Lek, nur von der Waal aus Kaufleute nach Mittel- und Oberdeutschland zu fahren pflegten,

---

97) Vgl. S. 220 ff.

und zwar geschah dies weder von der am weitesten binnenwärts, noch von der am weitesten seewärts gelegenen Strecke dieses Armes, sondern von seiner Mitte, von Tiel, Heerewaarden und Saltbommel, aus.[98]) Da der Tarif von 1209 die ganze Flußlinie der Waal in eine Zollklasse einbezieht, so lassen sich die im Laufe des 12. Jahrhunderts eingetretenen Veränderungen nicht erkennen, namentlich ist nicht zu ersehen, ob nun auch holländische Schiffe in diesen Verkehrszug eingetreten waren. Dies läßt sich nur für Nimwegen, das allein namentlich erwähnt wird, erkennen.[99]) Das ist alles, was sich mit voller Sicherheit über den Rheinhandel der genannten Orte nachweisen läßt. Aber wenn ihre Kaufleute eine regelmäßige Handelsschiffahrt südwärts über die norddeutsche Tiefebene hinaus, d. h. über die weitaus bedeutendste, den günstigsten Absatzboden, das reichste Ankaufsfeld bietende Handelsstadt hinaus, betrieben, so ist es nicht denkbar, daß sie diese Stadt selbst — wir meinen Köln — immer abseits liegen ließen. Ob wohl die Dordrechter Gewandschneider auch in Köln Tuch zu holen pflegten? Man wird zwar in erster Linie an Flandern zu denken haben. Wir kommen übrigens auf die Waren, die die Kaufleute aus den Plätzen der linken Deltaseite am wahrscheinlichsten führten, weiter unten zu sprechen. Um einen weiteren Anhaltspunkt für die Annahme von Handelsbeziehungen mit Köln zu finden, greifen wir zu einer Quelle, die wir noch oft zurate ziehen werden, zu den Nachrichten nämlich, welche die Kölner Schreinsurkunden, Gilde- und Bürgerlisten des 12. Jahrhunderts über die Zuwanderung nach dieser Stadt bieten. Wenn man die Orte, mit denen Köln im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert nachweisbar in kommerzieller Verbindung stand, zusammenstellt, ferner diejenigen Orte, aus welchen Zuwanderung nach Köln stattfand, zusammenstellt und die beiden hierdurch gewonnenen Anschauungen miteinander vergleicht, so wird man sehen, wie auffallend ähnlich sie einander sind; so ähnlich, daß man geneigt ist, die Nachrichten über Zuwanderung, namentlich wenn dieselbe aus weiter entfernten Plätzen und überdies in die Martinsparochie, das Kaufmannsquartier Kölns, stattfand, zu be-

98) Keutgen, Urkunden S. 49.

99) Mittelrhein. Urkundenb. 2, Nr. 242.

nutzen, um Handelsbeziehungen, die nicht anderweitig nachweisbar, aber doch leicht denkbar sind, in den Bereich der Wahrscheinlichkeit, wenn nicht gar der Gewißheit zu stellen. Nun ist die Zuwanderung aus dem Gebiet der linken Deltaseite äußerst spärlich bezeugt, nur aus Saltbommel und weniger stark aus Vlaardingen, dagegen gar nicht aus Tiel.[100]) Dies, zusammengehalten mit dem vollständigen Mangel an Nachrichten für Handelsreisen rheinischer Kaufleute in die linke Deltaseite hinab, mag unser früheres Urteil, daß im 12. Jahrhundert hier kein hervorragender Handelsplatz lag, bestärken. — Wir wenden uns der rechten Deltaseite zu.

In der Steigerung der finanziellen Ausnutzung der Stellung an der Deltaspitze, namentlich am Eingang in die rechte Deltaseite, durch die Zollstätten des Grafen von Geldern am Anfang des 13. Jahrhunderts[101]) kann man ein Zeichen dafür erblicken, wie stark das kommerzielle Verwachsen der Nordarme des Deltas mit dem Binnenlande auf dieser Linie vorgeschritten war.

Nach dem Coblenzer Tarif von 1104 beteiligte sich, wenn wir Utrecht als eine Handelsstadt des untersten, rechten Nordarmes (der Vecht) auffassen, kein Ort vom zentralen Deltaarm am direkten Handel mit Mittel- und Oberdeutschland, dagegen dann solche von den beiden Nordarmen selbst, hingegen wieder keine aus den friesischen Gebieten im Norden der Zuidersee. Letzteres steht in Übereinstimmung mit dem, was uns sonst über die Rheinschifffahrt der Friesen, die offenbar in Köln ihr Ziel erreichte, überliefert wird.

Aus dem geldrischen Gebiet an der Ijssel läßt sich nur Zutphen im Rheinhandel nachweisen. Das Zeugnis dafür erscheint wie diejenigen seines heimatlichen Handelslebens erst im Übergang vom 12. zum 13. Jahrhundert. Die Zutphener erhielten in dieser Zeit ein Privileg, das sie von der Zollpflicht in Kaiserswerth befreite.[102]) Auf dem Mittelrhein erschienen sie am Anfang

100) R. Hoeniger, Kölner Schreinsurkunden des 12. Jahrhunderts (Teil 1 der Publikationen der Gesellsch. f. rhein. Geschichtskunde) II, 2, S. 223 u. 266.

101) Vgl. oben S. 23 f.

102) Hans. Urkundenb. 1, Nr. 72 (1206).

des 12. Jahrhunderts noch nicht; ob dies später der Fall war, muß unentschieden bleiben. Die Fahrt an Kaiserswerth vorbei ging jedenfalls auf Köln. Wenn für das 12. Jahrhundert keine Einwanderung nach dieser Stadt nachzuweisen ist, so mag dies damit zusammenhängen, daß die Handelsverbindung beider Städte sich vielleicht erst gegen Ende dieses Jahrhunderts knüpfte.

Deutlicher und gleich für den Anfang unserer Periode nachweisbar ist die Handelsschiffahrt, welche von der untern Ijsselgegend, namentlich von Deventer aus rheinaufwärts, und zwar über Coblenz hinaus, ging.[103]) Für die Kaufleute aus Deventer und Salland, die binnenwärts zogen, hat am Anfang des 13. Jahrhunderts der Bischof von Utrecht gegen geldrische Zollbedrückung protestiert.[104]) Eben aus Deventer und Salland ist auch Einwanderung ins Kölner Kaufmannsquartier, wenn auch nur schwach, nachweisbar.[105])

Weit über die bisher genannten Handelsbeziehungen mit dem Binnenlande ragen diejenigen Utrechts hinaus. Der nächste rheinische Handelsplatz, mit dem diese Stadt in Verbindung stand, war Duisburg. Die bedeutsame Lage Duisburgs da, wo die wichtigste Verkehrslinie vom Rhein aus nach Osten verlief, spiegelt sich vielleicht in der Utrechter Zollrolle aus der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts wieder.[106]) Dieselbe teilt nämlich die den Rhein herab mit Getreide nach Utrecht kommenden Kaufleute in zwei Zollklassen ein und zerlegt zu dem Ende den Rhein in zwei Abschnitte. Der Punkt, den man wählte, um die Stromlinie so zu zerlegen, war eben Duisburg. Jene Zollrolle redet von der Getreide- und Weineinfuhr nach Utrecht und legt dafür die Zollsätze fest. Es ist ein Irrtum, wenn Wilkens nun schließt, die hauptsächlichsten Handelsgüter des nach Utrecht reisenden Duisburgers seien Getreide und Wein gewesen.[107]) Die Urkunde sagt gar nichts vom Handel der Duisburger nach Utrecht, weil nur von Zollpflichtigen die Rede ist, jene aber in Utrecht Zollfreiheit

---

103) Keutgen, Urkunden S. 49.

104) Sloet, Oorkondenb. 1, Nr. 470 (1223).

105) Hoeniger, Kölner Schreinsurkunden II, 2, S. 26 ff. u. 457.

106) Hans. Urkundenb. 1, Nr. 8.

107) Hans. Geschichtsbl. 1909, S. 142.

genossen. Daß sie z. B. neben Getreide hauptsächlich Wein importierten, ist überdies nicht wahrscheinlich. Für jene Zollfreiheit zeugt eine Urkunde von 1165.[108]) Die Duisburger hatten Klagen über langerlittene Beeinträchtigung ihres Handels in der Deltastadt, über ungerechte Zölle, die der Bischof von ihnen verlangte, vor den Kaiser gebracht. Dieser verbriefte ihnen darauf ihre vollständige Zollfreiheit in der Stadt und im Gebiet des Bischofs überhaupt; nur die Gebühr für den Gebrauch der öffentlichen Wage in Utrecht sollten sie zu zahlen schuldig sein.

Jenes oben erwähnte Zeugnis vom Getreidehandel weist auf Handelsbeziehungen zu Orten oberhalb Duisburg. Dieselben können im einzelnen nicht bestimmt werden. Dafür stellen sich andere Nachrichten ein. Als in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts die Verlegung des Reichszolles von Tiel nach Kaiserswerth vorgenommen wurde, haben die Utrechter sich bemüht, hier im Genuß derselben Privilegien, die ihnen in Tiel zukamen, zu bleiben.[109]) Dies mußte von großem Interesse für sie sein, da der Reichszöllner nun nicht mehr bloß ihre die Waal befahrenden Schiffe, sondern ihre gesamte über Duisburg hinaufreichende Schiffahrt an sich vorüberziehen sah. Unsicher bleibt, ob die Utrechter in Kaiserswerth selbst Handelsgeschäften nachgingen, ebenso unsicher, ob die Kaiserswerther in Utrecht als Handelsgäste erschienen.[110])

Auf bezeichnende Weise tritt nun Köln als vielbesuchtes Handelsziel der Utrechter in einer Urkunde von 1233 hervor.[111]) Sie macht uns mit einem von seiten der Stadt Utrecht ergangenen Statut bekannt, welches den Kleinverkauf von Wein in Utrecht allein den Bürgern reservierte und verbot, Wein an andere als an solche zu verkaufen. Auf Mißachtung dieses Gesetzes wurde eine Strafe gesetzt. Es ist nun interessant, daß dasselbe auch einer kaufmännischen Genossenschaft der Stadt vorgelegt wurde,

---

108) Lacomblet 1, Nr. 424.

109) Hans. Urkundenb. 1, Nr. 24 (1174).

110) Urkundenbücher der geistlichen Stiftungen des Niederrheins I, Urkundenb. des Stiftes Kaiserswerth Nr. 12.

111) Hans. Urkundenb. 1, Nr. 254. Vgl. W. Stein, „hansa", Hans. Geschichtsbl. 1909, S. 75 ff.

die es billigte und seine Wirksamkeit dadurch erhöhte, daß sie zu der städtischen Strafe, welche den Übertreter traf, eine genossenschaftliche fügte, nämlich den Verlust der Mitgliedschaft ihrer Brüderschaft, den Verlust der hansa versus Rhenum. Diese Brüderschaft war die Hanse der Rheni mercatores, der Rheinfahrer, d. h. derer, die auf dem Rhein ihren Handelsgeschäften nachgingen. Es wurde dann weiter bestimmt, daß derjenige Hansebruder, der mit jenem Ausgestoßenen gemeinsame Handelsgeschäfte betreibt, ebenfalls seine Hanse verlieren soll, und daß, wenn er allein Wein in Köln aufkauft, keiner der Hansebrüder in Utrecht von diesem Wein trinken soll. Aus dieser Urkunde geht für unsern Zweck dreierlei hervor: die Bedeutung des Weines für den Utrechter Handel, die Bedeutung der Rheinstraße für denselben im allgemeinen und diejenige Kölns im besonderen. Aus der Urkunde geht aber nicht hervor, daß alle Weinhändler Utrechts Hansebrüder waren; sie setzt vielmehr die Möglichkeit voraus, daß ein Kaufmann, welcher der Mitgliedschaft der Hanse verlustig gegangen, allein in Köln Wein aufkaufte. Aus ihr geht auch nicht hervor, daß alle Hansebrüder Weinhändler waren; wenn nur von Wein die Rede ist, so hängt das mit dem Zweck des städtischen Statuts zusammen; eine andere Ware konnte hier gar nicht in Rede kommen; es mag zwar wohl sein, obschon die fragliche Quelle dafür keinen Anhaltspunkt bietet, daß der Weinhandel das Hauptgeschäft der Brüderschaft der Rheinfahrer war. Aus der Urkunde geht endlich drittens nicht hervor, daß die Fremden vom Weinimport nach Utrecht ausgeschlossen waren. Die Urkunde zeigt uns einen Personenkreis der Utrechter Kaufmannschaft, eine Brüderschaft, deren Bezeichnung Rheni mercatores auf ihre hauptsächlichste Handelsstraße hinweist. Es ist bezeichnend für die Bedeutung dieser Richtung des utrechtschen Handels, wenn sie das Einigungsmoment für eine Genossenschaft abgegeben hatte. Es scheint überhaupt, daß der Rhein der wichtigste Weg war, den der Kaufmann des großen Deltahandelsplatzes ging. Der Handel der Utrechter über See, nach England z. B., der Markt Utrechts als Ziel überseeischer Kaufleute beruhten wohl zum guten Teil auf der starken Verbindung dieser Stadt mit dem Binnenland. Was der Überseeische (der Norweger, der Däne, der Friese) nach

Utrecht brachte, ging sicher vielfach auf den Schiffen der Utrechter Kaufleute stromaufwärts, und auf ihnen wiederum stromabwärts, was der Überseeische dann in Utrecht aufkaufte und in seine Heimat mitnahm. Namentlich der Rheinwein, der nach Utrecht ging, hat zweifellos nicht nur dem Bedürfnis dieser Stadt genügen müssen, sondern lag, soweit er nicht von Utrechtern selbst weiter verführt wurde, hier den von der See her kommenden Fremden, eben jenen Norwegern, Dänen und Friesen, feil. Wie Köln, die Stadt am Südrand der Tiefebene, den Kaufleuten, die vom Delta her kamen, sich als Weinmarkt darbot, so auch wieder, obzwar sicherlich in kleinerem Maßstabe, Utrecht, die Stadt am Nordrand, denjenigen, die nicht weiter landeinwärts ziehen wollten. So schob sich ein Teil des Ertrages der Weingärten des Elsasses, des Rheines, des Maines und der Mosel — Gotfried von Viterbo deutet diese Herkunftsorte an —,[112]) nachdem er sich zum Teil in Köln gesammelt, nordwärts an die Küste. Die Urkunde von 1233 ist ein charakteristisches Zeichen für die Bedeutung, die Köln als Ziel der Utrechter, wenigstens der Utrechter Weinhändler, hatte. Köln war für sie der bekannteste Bezugsort von mittel- und oberdeutschen Weinen. Wir erfahren aus der Urkunde nicht etwa bloß die Reise irgendeines Utrechter Kaufmanns nach Köln; die Art und Weise vielmehr, wie diese Stadt erwähnt wird, zeigt aufs deutlichste, daß sie ein regelmäßig aufgesuchter Platz war. Aber die Urkunde beweist nicht, daß die Utrechter sich enthalten mußten, auch oberhalb Köln Wein aufzukaufen; sie ist kein Beweis für ein Kölner Stapelrecht.

Ein weiteres Zeugnis für den rheinaufwärts gerichteten Handel der Utrechter, sowie dann für denjenigen der Kölner ins Delta oder über dasselbe hinaus liegt in einem um die Wende des 12. und 13. Jahrhunderts zutage tretenden Konflikt zwischen Utrecht und Köln.[113]) Wir können davon übrigens nur soviel erkennen, daß Kölner Bürger, vielleicht auf der Fahrt über die Zuidersee und das Vlie, vom Grafen von Friesland beraubt wurden. Unklar

---

112) MG. SS. XXII, S. 160.

113) Hans. Urkundenb. 1, Nr. 47. Höhlbaum datiert hier 1196—1197. Muller, Bijdragen voor een Oorkondenboek van het Sticht Utrecht. Regesten van het Archief der Stad Utrecht (1896) S. 3 (Nr. 10), hingegen 1198—1203.

bleibt namentlich, warum die Kölner zu Repressalien gegenüber Utrechtern, die sich offenbar auf dem Wege nach oder über Köln befanden, griffen. Der Bischof von Utrecht mischte sich dann in die Angelegenheit und legte den Streit bei. Diese spärlichen Nachrichten vermittelt uns ein Brief, worin Köln Utrecht mitteilte, daß es die Feindseligkeiten einstelle.[114])

Man wird im Ungewissen lassen müssen, ob die Zuwanderung aus dem Mündungsplatz der Vecht, aus Muiden, nach Köln Handelsbeziehungen zwischen diesen beiden Orten andeutet;[115]) mit größerer Sicherheit lassen sich Handelsfahrten nachweisen, die von Stavoren und aus dem friesischen Gebiet überhaupt rheinaufwärts gingen. In der neunten der Siebzehn Küren, einer friesischen Quelle, die wahrscheinlich am Ende des 11. Jahrhunderts abgefaßt wurde, wird für die ins Binnenland ziehenden friesischen Kaufleute auf sieben Straßen Verkehrssicherheit verlangt, auf vier Wasser- und drei Landstraßen.[116]) Hier handelt es sich um die beiden westlichsten, den Rhein und eine diesem entsprechende Landroute, als deren Endpunkte Stavoren und Köln angegeben werden. Es ist nicht wahrscheinlich, daß dieser Handel dann im Laufe des 12. Jahrhunderts eingegangen sein sollte. Die Bürger von Stavoren erhielten am Anfang desselben — der genaue Zeitpunkt steht nicht fest — von Heinrich V. eine Urkunde, die auf ihren rheinaufwärts gerichteten Handel Bezug nimmt.[117]) Die Verbindung zwischen Stavoren und Köln fand auch darin ihren Ausdruck,

---

114) Die Erkenntnis der Zuwanderung von Utrechtern nach Köln wird dadurch erschwert, daß die Personenbezeichnung „de Traiecto“ nicht bloß auf Utrecht, sondern auch auf Maastricht hinweisen kann. Doch findet sich einige Male auch die deutsche Form des Namens der Deltastadt. Vgl. Hoeniger, Kölner Schreinsurkunden II, 2, S. 264.

115) A. a. O. II, 2, S. 247.

116) Abgedruckt bei K. v. Richthofen, Untersuchungen über friesische Rechtsgeschichte 1, S. 33 ff., die nona petitio S. 36. Vgl. 1, S. 96, 167 f. u. 197. Über die Datierung vgl. außerdem Heck, Ursprung der fries. Rechtsquellen, Neues Archiv 17, S. 570 u. His, Das Strafrecht der Friesen im Mittelalter (1901), S. 2.

117) Vgl. Anm. 43.

daß Bürger jenes Ortes in demjenigen Quartier Kölns, das der Sitz des Handels war, sich niederließen.[118])

Auf dem Rhein oberhalb Köln sind von der Linie Vecht—Zuidersee—Vlie allein Utrechter Schiffe nachweisbar. Schon der Coblenzer Tarif von 1104 erwähnt sie.[119]) In Oberdeutschland sind sie wenigstens an einem Punkte anzutreffen, in Speyer. Als im Jahre 1245 Friedrich II. dieser Stadt die Abhaltung einer 14tägigen Herbstmesse erlaubt hatte, lud sie die Kaufleute des Reiches zum Besuch derselben ein und versprach, dabei nur die Hälfte des sonst üblichen Zolles zu fordern.[120]) Die Kaufleute von vier Städten wurden dabei ausgenommen, weil zwischen denselben und Speyer wechselseitig schon früher kleinere Zölle stipuliert worden waren. Unter jenen vier Städten befand sich nun auch Utrecht. Die Urkunde über die Abmachungen mit einer der andern, mit Worms, besitzen wir noch. Sie stammt aus dem Jahre 1207.[121]) Es ist leicht möglich, daß auch die Abmachungen mit Utrecht noch in die Periode fallen, die wir hier betrachten, und dann ist weiter wahrscheinlich, daß die Handelsbeziehungen schon vor jener wechselseitigen Privilegierung bestanden, denn man wird nicht beim ersten gegenseitigen Besuch jene Zollreduktion vorgenommen haben. Damit ist auch wenigstens für eine oberdeutsche Stadt bewiesen, daß sie ihre Kaufleute ins Deltagebiet hinuntersandte.

Wir suchen unsere Vorstellung von den Handelsbeziehungen des Deltas mit dem Binnenlande dadurch noch etwas lebendiger zu gestalten, daß wir die Waren, die das Delta gab und nahm, zusammenstellen. Vom Wein, dem wichtigsten Handelsgut vielleicht, das rheinabwärts kam, haben wir schon geredet. Die regelmäßige Zufuhr desselben, die nicht nur dem Bedarf Utrechts, sondern auch seinen überseeischen Handelsbeziehungen diente, trat deutlich ans Licht. Es ist anzunehmen, daß auch die andern rheinaufwärts ziehenden Kaufleute aus den Orten an Waal

---

118) Hoeniger, Kölner Schreinsurkunden II, 2, S. 261; Lacomblet 1, Nr. 399 (1159), Nr. 464 (1178).

119) Keutgen, Urkunden S. 49.

120) Urkundenb. d. Stadt Speyer 1, Nr. 70.

121) A. a. O. 1, Nr. 23.

und Ijssel teilweise Wein zurückbrachten. In Tiel z. B. wird man sich in der Zeit nach Alpert von Metz des Weingenusses nicht entwöhnt haben.[122])

Aus der Natur des niederländischen Bodens erklärt sich auch sonst, was der Rhein zu Tal führte. Unsicher zwar bleibt die Holzzufuhr aus Oberdeutschland. Holzflößerei auf dem Rhein, an Coblenz vorüber, können wir nachweisen,[123]) nicht aber die Plätze, wo diese Flöße landeten. Bei der Frage, ob auch Schiffs- und Häuserbau des Deltagebietes auf mittel- oder oberdeutsches Holz angewiesen war, muß man sich damit begnügen, auf die reichen Edeltannenwaldungen Oberdeutschlands, z. B. des Schwarzwaldes, wo jene Flöße sicher z. T. ihren Ursprung nahmen, hinzuweisen und andererseits auf die in Nordwestdeutschland im Mittelalter fast ausschließliche Laubholzbewaldung.[124]) Mag dieser Unterschied in der Bewaldungsart die Zufuhr rheinabwärts überhaupt belebt haben, so kommt für das Deltagebiet überdies noch seine Baumarmut in Betracht. Was Bartholomäus Anglicus von Seeland sagt, es sei fast baumlos, mochte auch von Teilen des hier in Betracht fallenden Küstengebietes gelten.[125])

Stärker wirkte sich eine andere Eigenschaft des niederländischen Bodens im Handel aus. Schon einem Araber, der im 10. Jahrhundert in Deutschland war, fiel es auf, daß das Land um Utrecht herum keine Saaten trug. Dagegen wurde er auf die Viehzucht aufmerksam.[126]) Spärlicher Körnerbau, starke Viehzucht charakterisierte sicher die Landwirtschaft des größten Teiles des Rheindeltagebietes. Die starke Viehzucht muß auch Bartholomäus Anglicus aufgefallen sein, wenn er von Holland, worunter er nicht bloß die Grafschaft Holland, sondern z. B. auch das Gebiet von Utrecht versteht, sagt: pascua valde bona et ideo armentis pecudibus et iumentis est referta.[127]) Man muß sich

---

122) Keutgen, Urkunden S. 44 Nr. 75.

123) Mittelrhein. Urkundenb. 2, Nr. 242.

124) Hoops, Waldbäume u. Kulturpflanzen im germanischen Altertum (1905) S. 181 u. 202.

125) Mitteil. d. Instituts f. österr. Geschichtsforschung 27, S. 77.

126) G. Jacob, Ein arab. Berichterstatter aus dem 10. Jahrh. S. 22.

127) Mitteil. d. Instituts f. österr. Geschichtsforschung 27, S. 74.

dabei die hinter den holländischen Dünen liegende Marschenzone mit ihren fetten Weiden vorstellen, die hier im Delta ungleich breiter ist als sonst an der Nordseeküste; man muß dazu die Flußmarschen nehmen, welche namentlich auf der linken Deltaseite, zwischen den Heideplatten der Veluwe und Kampine, an den Flußläufen sich landeinwärts erstrecken. Diese Marschen trugen kein Getreide, wie z. B. die Marschen Seelands, oder jedenfalls nur in geringem Maße. Der Getreidehandel rheinabwärts nach Utrecht ist nun, wie oben schon angedeutet, aufs beste bezeugt. Sowohl von unterhalb als von oberhalb Duisburg kamen die Kornschiffe.[128]) Getreide ist (neben dem Wein) der zweite Massenartikel, den wir das Delta vom Binnenlande beziehen sehen. Wir werden auf die Getreidezufuhr von Osten her aus dem Elbegebiet später noch aufmerksam werden. Weniger deutlich wird umgekehrt der Export von Vieh und Produkten der Viehwirtschaft aus dem Mündungsgebiet des Rheines. Aber es ist doch auffallend, daß gerade Kaufleute von den marschenreichen Ufern der Waal am Coblenzer Zoll ihre Abgabe z. T. in solchen Produkten entrichteten.[129])

Wir haben das wichtigste Handelsgut, das aus den Küsten- und Flußgewässern des Deltas seinen Weg rheinaufwärts nahm, noch nicht erwähnt, den Fisch, speziell den Hering. Das Delta ist das Tor, durch welches der Nordseehering dem Binnenlande zugeführt wurde. Indem man seinem Verbrauchsgebiet nachgehen will, stößt man auf eine Schwierigkeit. Wir können wohl da und dort Heringsverbrauch und Heringshandel nachweisen, müssen aber oft darauf verzichten, festzustellen, ob wir es wirklich mit Nordseehering zu tun haben; denn je mehr das 12. Jahrhundert vorschritt, um so bedeutender wurde zweifellos der Heringszufluß aus dem andern nordeuropäischen Randmeere, der Ostsee, aus den beiden großen Fangrevieren vor der Insel Rügen und an der Küste von Schonen.[130]) Aber mehr, wir können auch nicht genauer feststellen, welchen Anteil an der Versorgung des Binnenlandes speziell die Fischereigebiete des Deltas selbst hatten.

---

128) Vgl. oben S. 50.

129) Keutgen, Urkunden S. 49 u. Mittelrhein. Urkundenb. 2, Nr. 242.

130) Vgl. unten S. 243 f. u. 262 f.

Man kann für unsere Periode überhaupt die Fangplätze im Nordseegebiet nicht genauer feststellen. Mit diesen Vorbehalten tragen wir die Nachrichten zusammen. Es scheint, daß der Hering nicht auf den Wasserstraßen der linken Deltaseite, sondern auf denjenigen der rechten binnenwärts verführt wurde. Im Gebiet der ersteren finden sich keine Spuren von Heringsfischerei, und der Coblenzer Zollherr scheint dem Rechnung getragen zu haben, wenn er für die Kaufleute der Waalplätze den Zoll nicht in Heringen festsetzte. Dies geschah aber für diejenigen von Deventer und Utrecht.[131]) Auf der rechten Deltahälfte, vielleicht namentlich auf der Zuidersee, betrieb man nun auch die Jagd auf diesen Fisch. Ich kann im einzelnen nicht feststellen, wie weit derselbe seine Laichzüge in die Küsten- und Binnengewässer ausdehnte, wo er sich dem Fang besonders massenhaft stellte. Einem um die Mitte des 12. Jahrhunderts entstandenen Heberegister der Abtei Werden gemäß, bezog die letztere aus dem Ijsselgebiet Heringe als Abgabe, ebenso aus dem südlichen Uferland der Zuidersee.[132]) Deutlicher liegen die Dinge um den andern Nordarm des Deltas. Gotfried v. Viterbo redet vom massenhaften Fang der Heringe bei Utrecht.[133]) Ein ganz entscheidendes Zeugnis für den Heringsexport aus Utrecht rheinaufwärts bietet die Zollrolle aus der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts. Aus ihr ersieht man, daß es offenbar die Regel war, daß diejenigen Händler, welche Wein gebracht hatten, Heringe aufkauften. Es wurde bestimmt, daß, wenn der Zoll für diese letztern größer sei als derjenige für den Wein, die Kaufleute jenen zu zahlen pflichtig seien.[134]) Vielleicht waren unter diesen Weinhändlern namentlich auch Kölner, womit dann wahrscheinlich würde, daß sie Heringe nach Köln zurücknahmen. Vor allem aber werden die nach Köln reisenden Utrechter oft Heringe geführt haben. Ein Zeichen allgemeiner Verbreitung dieses Nahrungsfisches ist es, wenn der

---

131) Keutgen, Urkunden S. 49.

132) R. Kötzschke, Urbare von Werden (Publikationen der Gesellsch. f. rhein. Geschichtskunde Teil 20, Bd. 2) S. 228 (Mitte des 12. Jahrh.) u. S. 275 (2. Hälfte des 12. Jahrh.).

133) MG. SS. XXII, S. 160.

134) Hans. Urkundenb. 1, Nr. 8.

Abt von Siegburg — wir wenden den Blick weiter rheinaufwärts — in der Mitte des 12. Jahrhunderts die Verwendungsweise einer Stiftung dahin bestimmt, man möge damit kaufen, was die jeweilige Jahreszeit erfordere, z. B. Schinken, Käse oder Heringe.[135]) In Coblenz, wo nach dem Tarif vom Anfang des 12. Jahrhunderts allein die Kaufleute von Deventer und Utrecht den Zoll z. T. in Heringen entrichteten, taten dies nach demjenigen von 1209 alle Kaufleute des erzbischöflich-mainzischen Gebietes, ebenso die Wormser.[136]) Dieser Tarif ist in anderer Hinsicht ein vollgültiges Zeugnis dafür, wie jener Fisch als Speise sich eingebürgert hatte. Der Herr des Coblenzer Zolles (das Trierer St. Simeonsstift), der, wie wir später sehen werden, die Naturalzollabgaben so stark nach seinem Bedürfnis zuschnitt, benutzte den Zoll, um sich mit diesem Fastenfisch zu versorgen. Speyer, das in wechselseitigen Handelsbeziehungen zu Utrecht stand, ist zweifellos auch z. T. auf diesem Wege mit Heringen versorgt worden. Weiter rheinaufwärts verlieren wir die Spuren aus den Augen. Dagegen sind sie wieder deutlich auf der Moselstraße zu erkennen. Ende des 12. Jahrhunderts kamen Heringstonnen in regelmäßiger Zufuhr nach Trier,[137]) am Anfang des nächsten Jahrhunderts auch nach Metz.[138]) Wie alt dieser Warenzug damals schon war, läßt sich nicht feststellen. In Oberdeutschland ging der Seefisch vom Rhein aus wohl auch nach Osten. In dem niederbairischen Kloster Aschach a. d. Rott bestand die Aufbesserung der Klosterkost in der Zugabe eines Herings zu der gewöhnlichen Ration.[139]) Heringe befanden sich, einer Urkunde von 1192 gemäß, auch unter der Fracht, welche die Regensburger durch Österreich führten,[140]) und die Versorgung Wiens mit dieser Fisch-

135) Lacomblet 1, Nr. 390 (1156).

136) Mittelrhein. Urkundenb. 2, Nr. 242.

137) Trierisches Archiv, Heft 7 (1904), S. 81 f. (Ältestes Trier. Stadtrecht vom Ende des 12. Jahrh.).

138) Jahrbuch f. lothr. Geschichte u. Altertumsk. 15 (1903), S. 18 (Metzer Zolltarif von 1227).

139) J. Wimmer, Geschichte des deutschen Bodens mit seinem Pflanzen- und Tierleben (Halle 1905) S. 413.

140) Keutgen, Urkunden S. 54 § 22.

ware läßt sich für den Anfang des 13. Jahrhunderts nachweisen.[141])

Nehmen wir alle diese Nachrichten zusammen, diejenigen über den Fang im Delta, über den Transport rheinaufwärts und diejenigen über allgemein übliche Verwendung des Herings, so beleuchten sie einen der wichtigsten Warenzüge jener Zeit.

Eine andere Fischart, der Salm, tritt in Coblenz unter den Zollabgaben auf, welche die Kaufleute von Utrecht, namentlich aber diejenigen bezahlten, die von den Waalplätzen her kamen.[142])

Wir machten schon früher darauf aufmerksam, daß das Salz, das von der Küste her nach Utrecht kam, nicht weiter rheinaufwärts zu verfolgen ist.[143]) Der Salzhandel ist überhaupt im ganzen norddeutschen Handelsgebiet auffallend spärlich nachweisbar.

Wenn wir die Waren, die den Handel des Deltas mit dem Binnenlande belebten, überblicken, so fällt auf, daß es zumeist Nahrungsmittel waren, Wirtschaftsgüter, welche das Delta infolge seiner Bodennatur von südlicher gelegenen Gegenden teils heischte, teils ihnen zuführte. Der Handel des Deltas erscheint recht eigentlich als ein Handel mit Lebensmitteln, und es fällt auf, daß in ihm die Produkte der Gewerbe, dann die Waren, die aus dem Süden Europas und aus Asien stammten, nicht anzutreffen sind. Hat der Umstand, daß im Mündungsgebiet außer der kommerziellen Tätigkeit in der Hauptsache Fischerei und Viehzucht die Menschen beschäftigte, daß hingegen am Südrand der Tiefebene, vor allem in Köln, eine hervorragende gewerbliche Kultur blühte, hat wirklich dieser Unterschied nicht derart einen Ausgleich gefunden, daß z. B. die Metall- und Textilindustrie Kölns ihre Produkte auch auf die Märkte des Deltas sandte? Ferner, haben die Siedlungen dieses letzteren Gewürze und Spezereien noch nicht verwendet? Es ist schwer denkbar. Und kam dann nicht vor allem, wenigstens im 12. Jahrhundert, Köln als Bezugsort in Betracht? An keinem Punkte flossen diese

---

141) Geschichtsquellen der Stadt Wien 1. Abt., 1. Bd., Nr. 4 (1208–1221).

142) Keutgen, Urkunden S. 49 (1104) u. Mittelrhein. Urkundenb. 2, Nr. 242 (1209).

143) Vgl. oben S. 29.

Artikel des Welthandels so deutlich wahrnehmbar in die norddeutsche Tiefebene ein. Es ist eben möglich, daß der mehrgenannte Utrechter Zolltarif, indem er nur Wein und Getreide nennt, die in Utrecht eingeführten Waren nicht erschöpfend aufzählt. Und da er die Utrechter Kaufleute selbst nicht mit umfaßt, bleibt die weitere Möglichkeit, daß die Liste der Waren, die diese selbst am Rhein oben holten, reichhaltiger war.

Was wir früher vermuteten, daß zwischen der rechten und linken Deltaseite insofern ein Unterschied bestand, als jene einen bedeutenden Handelsplatz, Utrecht, besaß, diese hingegen nicht, das hat die Betrachtung der rheinischen Handelsbeziehungen bestätigt. Wir werden nachzusehen haben, ob sich dasselbe Resultat ergibt, wenn wir die Handelszüge, die an der Küste von Osten und Westen her ins Delta einliefen, betrachten.

Noch bliebe die Aufgabe, zu bestimmen, was für eine Stellung Köln im Warenaustausch zwischen dem Delta einerseits und Mittel- und Süddeutschland andererseits einnahm, inwiefern dieser Austausch über Köln wegging, ohne zu seinem Markte oder seinen Händlern als Vermittlungsfaktoren in Beziehung zu treten, inwiefern dagegen Köln sich als Umschlagsplatz dazwischen schob. Wir werden nämlich sehen, wie einer andern den Rhein heraufkommenden Kaufmannschaft gegenüber in der kölnischen Handelspolitik die Tendenz sich geltend machte, ihre weiter bergwärts, über die Stadt hinaus, ziehende Fahrt zu hindern. Ein gleiches Beginnen läßt sich aber den Händlern des Deltas gegenüber nicht konstatieren, wenn auch die Urkunde von 1233 zeigt, in welch bedeutendem Maße die Utrechter einen der wichtigsten Handelsartikel, den Mittel- und Oberdeutschland boten, den Wein, zum großen Teil in Köln in Empfang nahmen.

## 2. Der Stromabschnitt Deltaspitze—Duisburg.

Wir gehen in unserer Darstellung des Rheinhandels zu einem zweiten Abschnitt des Stromes über, demjenigen, welchen wir von der Deltaspitze bis Duisburg reichen ließen. Die Rheinwasser sind hier im 12. Jahrhundert, von kleineren Abweichungen abgesehen, schon in ihrem heutigen Bett geflossen. Derjenige Arm, der einst weiter westlich — den Hügeln entlang, die das Rheintal

zur Linken begleiten — über Kleve auf Nimwegen zufloß, existierte im Mittelalter nicht mehr.[144]) An dem ganzen Stromabschnitt läßt sich nun kein einziger Ort nachweisen, der mit seiner Handelstätigkeit kräftig über diesen Abschnitt selbst hinausgegriffen hätte. Man weiß nur, daß eine Anzahl Orte, die am Rhein oder in seiner Nähe lagen, Sitze eines Marktverkehrs waren, der zum Teil von einem wechselseitigen Handel dieser Orte selbst lebte. Es waren Wesel (in der Nähe der Lippemündung), ihm gegenüber auf der linken Seite des Rheines Xanten, weiter talwärts Rees, Schmithausen, Emmerich und Elten, endlich an der alten Ijssel drüben Doetichem. Aus einer Urkunde von 1142 geht hervor, daß die Bewohner von Rees an den andern der aufgezählten Orte, die Bewohner dieser letzteren hinwiederum in Rees beim Besuch des Marktes Zollfreiheit genossen und zwar schon vor dem 12. Jahrhundert.[145]) Die Bestätigung dieses Rechtes im Jahre 1142 und der Umstand, daß man es als eine nicht unwichtige Eigenschaft des einst dem Erzbischof von Köln geschenkten Ortes Rees würdigte, zeigen, daß das Recht kein totes war, daß der Handel, für den es gelten sollte, tatsächlich vorhanden war. Aus jener Urkunde geht aber nicht hervor, wie Liesegang meint, daß der wechselseitigen Zollbefreiung ein Städtebund zu Grunde lag,[146]) geht auch nicht hervor, daß wir eigentliche Handelsplätze vor uns haben. Eine solche Bezeichnung kann unrichtige Vorstellungen wecken. Die niederrheinischen Handelsplätze lagen zu dieser Zeit anderswo; wir haben es hier mit einer Gegend zu tun, welche, zwischen kommerziell lebhaften Stromabschnitten gelegen, selbst stärkere Handelstätigkeit noch nicht erkennen läßt.[147]) Liesegang hat in

---

144) Blink, Forsch. zur deutschen Landes- und Volkskunde 4, S. 69 u. 96.

145) Sloet 1, Nr. 277 (1142). Liesegang, Niederrhein. Städtewesen S. 577 f.

146) Liesegang, a. a. O. S. 35 u. 578 ff.; v. Below, Zeitschr. d. Aachener Geschichtsvereins 19, S. 229 f., macht auf diesen Irrtum Liesegangs aufmerksam.

147) Liesegang sagt, a. a. O. S. 578, die hier in Rede stehende wechselseitige Zollfreiheit, die ja in den Anfang des letzten Drittels des 11. Jahrhunderts zurückreicht, stehe zwischen der Schilderung Alperts von Metz (über Tiel) und dem Coblenzer Tarif von 1104. Was will er mit dieser Zusammenstellung sagen? Ich finde keinen Sinn darin.

jener Urkunde noch mehr gesehen: einen kommerziellen Zusammenhang der genannten Orte mit dem Delta, speziell mit der Ijssel und über diese hinaus mit der See. Indem wir vorhin Doetichem nannten, erinnern wir uns, daß wir denselben Ort auch bei der Betrachtung des geldrischen Handels in der obern Ijsselgegend wenigstens zu streifen hatten.[148]) Ich will nicht leugnen, obzwar es sich nicht ohne weiteres aus dem Gesagten ergibt, daß Doetichem ein kommerzieller Berührungspunkt der beiden Gebiete war, von welchen aus wir auf diesen Ort stießen. Aber Liesegang ist nicht einmal auf diese Weise zu seiner Ansicht gekommen, sondern allein mittelst jener Urkunde von 1142. Er macht den Fehler, den man nicht selten antrifft, eine Reihe von Zollstätten, die eine Quelle aufzählt, als Stationen eines Handelsweges aufzufassen. So läßt er die Kaufleute von Wesel, Xanten, Rees und Emmerich über Elten nach Doetichem zur alten Ijssel, diese abwärts in die geldrische Ijssel, über Zutphen, Deventer, Zwolle und Kampen zum Meer ziehen und heißt sie in dieser Richtung Handel treiben.[149]) Münker folgt hierin Liesegang.[150]) Der letztere ist weiter der Meinung, daß dieser Zustand eine älteste Periode im Außenhandel des in Rede stehenden Rheinabschnittes war, diejenige nämlich, welche den Zusammenhang mit Utrecht und Tiel noch nicht kannte. Münker ist auch hierin mit Liesegang einer Meinung.[151]) Die Urkunde, aus der all dies erschlossen wurde — es ist die bisher besprochene —, bietet aber dafür nicht den leisesten Anhaltspunkt. Eine Nachricht, aus der man nicht ohne guten Grund auf den kommerziellen Zusammenhang mit dem Delta schließen kann, weist, direkt gegen Liesegangs Ansicht, auf Utrecht. Rufen wir uns in Erinnerung, daß die Händler, welche Getreide aus dem Binnenlande nach Utrecht brachten, in zwei Zollklassen eingeteilt wurden, je nachdem der Ausgangspunkt ihrer Reise ober- oder unterhalb Duisburg lag.[152]) Diejenigen, welche von unter-

148) Vgl. oben S. 24.

149) Liesegang, a. a. O. S. 577 f.

150) H. Münker, Die Weseler Schiffahrt (Studien und Quellen zur Gesch. von Wesel I, Wesel 1908) S. 8.

151) Vgl. Anm. 149 u. 150.

152) Vgl. oben S. 50.

halb Duisburg kamen, stammten offenbar vornehmlich aus der Gegend, von der wir hier reden. Doch vermag ich nicht zu erkennen, inwiefern etwa die oben genannten Orte bei diesem Getreidehandel tätig waren.

Nach Oberdeutschland haben ihre Kaufleute zu Anfang des 12. Jahrhunderts noch keinen Handel getrieben; ob solche Handelsfahrten allmählich im Laufe dieses Jahrhunderts aufkamen, läßt sich nicht erkennen. In Köln gab es Bürger mit den Beinamen „von Xanten", „von Kleve", „von Schmithausen" und „von Emmerich"; aber sie waren wohl nicht zahlreich.[153]) Man scheut sich, allein hieraus auf Handelsbeziehungen zu schließen; solche sind zwar auch ohne ausdrückliche Zeugnisse nicht unwahrscheinlich.[154])

Die Zeit vom Anfang des 12. bis zu dem des 13. Jahrhunderts gewährt also, außer jener Urkunde von 1142 und der Stelle im Utrechter Zolltarif, kein einziges sicheres Zeichen vom Handel dieser Gegenden, weder von Handelsfahrten ihrer Kaufleute über sie hinaus, noch von fremden Kaufleuten, die ihre Märkte bezogen haben könnten. Es ist selbstverständlich, daß dies nicht die wirkliche Sachlage gewesen sein kann. Es gab damals wirtschaftliche Güter, welche schon so von der Zirkulation ergriffen waren, daß sie wenigstens in einigem Maße auch für diese Gegenden in Betracht fallen mußten. Sollte man hier zu dieser Zeit nie oberdeutschen Wein getrunken, orientalische Gewürze noch nicht gekannt, noch nie einen Rock aus besserem oder feinerem Tuch — in Köln, Aachen, Lüttich oder Flandern gewirkt — getragen haben, hier an der belebtesten Handelsstraße Deutschlands, in der Nähe der Sitze der Kaufleute, welche jene Waren damals schon in den fernen Norden und Osten Europas trugen? Aber es ist auch wieder nicht denkbar, daß die tatsächlichen Verhältnisse so ganz sich der Überlieferung entzogen hätten, wenn

---

153) Hoeniger, Kölner Schreinsurkunden II, 2, S. 228, 232, 260 u. 269. Ich denke bei den beiden Namen „de Smithusen" nicht wie Hoeniger an Schmitthausen im Landkreis Düsseldorf (a. a. O. S. 260).

154) Nach Sommerlad, Die Rheinzölle im Mittelalter S. 132, setzte das Reeser Stadtrecht von 1228 die Zollfreiheit der Reeser zu Neuß und Köln fest.

wirklich die Orte der besprochenen Rheinstrecke eine bedeutende kommerzielle Rolle gespielt hätten, wenn ihre Kaufleute an größeren kommerziellen Aufgaben teilgenommen, wenn ihre Märkte fremder Kaufmannschaft als ein gesuchtes Absatzfeld gegolten hätten.

Man wird den kommerziellen Wert dieser Mittelstrecke des Niederrheins am bezeichnendsten mit einem negativen Urteil ausdrücken: der Warenstrom, welcher im Delta seine Quelle hatte oder sich dort aus den Zuflüssen vom Meer her sammelte und südwärts ging, ferner derjenige Warenstrom, der namentlich in Köln seinen Ursprung nahm oder hier aus den obern Landen in die Ebene ausmündete und nordwärts floß, beide gingen im wesentlichen über die hier besprochene Gegend hinweg, und nur selten wird hier ein Schiff gelandet, Waren eingeladen oder gelöscht haben.

Wir können noch die Schiffahrt der beiden Klöster Averndorp (bei Wesel) und Bedburg (südöstlich von Kleve), die rheinaufwärts gerichtet war, erkennen. Averndorp erhielt von Friedrich I. bei Kaiserswerth und von Erzbischof Adolf von Köln bei Neuß,[155]) Bedburg im Jahre 1138 von Erzbischof Adolf bei Neuß Zollfreiheit.[156]) Als Fracht wird namentlich Wein in Betracht kommen, ist auch, was die Schiffahrt Averndorps anlangt, ausdrücklich genannt; aber ob derselbe nur aus eigenen Weinbergen oder auch, etwa mit andern Waren, auf städtischen Märkten aufgekauft wurde, ob umgekehrt Überschüsse der Wirtschaftstätigkeit jener Klöster zu Markt gingen, vermag ich nicht zu erkennen.

### 3. Der Stromabschnitt Duisburg—Köln.

Das stark hervortretende Handelsleben des dritten Rheinabschnittes kündet sich gleich in seinem ersten Platz, auf den wir von Norden her treffen, in Duisburg, deutlich an. Es sind überhaupt die beiden Endpunkte dieses Abschnittes, Duisburg und

155) Erhard, Regesta historiae Westfaliae 2, S. 73 Nr. 2204 (1187); bestätigt von Otto IV., Westf. Urkundenb. 3, Nr. 82 (1214).

156) R. Knipping, Ungedruckte Urkunden der Erzbischöfe von Köln, Annalen des hist. Vereins für den Niederrhein 65, S. 209 f.

Köln, die am stärksten hervortreten. Die Talstrecke zwischen denselben war vielleicht das belebteste Straßenstück in dem ganzen Gebiet, über das uns die vorliegende Untersuchung führen wird. So ist es begreiflich, wenn die hier gelegenen Orte Kaiserswerth und Neuß namentlich als Zollstätten von sich reden machen.

Es ist zweifellos, daß der Rhein, der heute eine halbe Stunde westlich von Duisburg vorbeifließt, im 12. Jahrhundert die Mauern dieser Stadt noch bespülte. Averdunk datiert die Abwendung des Stromes aus der unmittelbaren Nähe derselben in die Zeit zwischen 1270 und 1280.[157]) Zoll und Münze in Duisburg sind für das Jahr 1065 bezeugt.[158]) Von ihnen hören wir wieder im Übergange vom 12. zum 13. Jahrhundert, als Otto IV. dem Erzbischof von Köln versprach, den Reichszoll hier aufzuheben,[159]) als Heinrich VI. demselben Kirchenfürsten das Zugeständnis machte, innerhalb der Erzdiözese nur in Duisburg und Dortmund Münzen schlagen zu lassen.[160]) Eine Kölner Schreinsaufzeichnung aus der Zeit zwischen 1170 und 1182 nennt einen Duisburger Jahrmarkt, der am 29. August abgehalten wurde.[161]) Averdunk vermutet für diese Zeit auch schon die Existenz des am Palmsonntag abgehaltenen Jahrmarktes.[162])

Wir haben den Handel Duisburgs in seinem Verhältnis zum Delta schon dargestellt; es bleibt uns noch die Aufgabe, seinen rheinaufwärts gerichteten Beziehungen nachzugehen. In dieser Richtung reisten wohl jene Duisburger Kaufleute, von denen Arnold von Lübeck berichtet, daß sie im Jahre 1185 im Erzbistum Köln unter der Anschuldigung eines Vergehens beraubt wurden, daß sie erst, nachdem der Erzbischof von König Heinrich zu verschiedenen Malen aufgefordert worden war, Genugtuung erhalten hätten.[163]) Auf die Wichtigkeit des Duisburger August-

---

157) Averdunk, Geschichte der Stadt Duisburg S. 76. Vgl. S. 71 ff. die ausführliche Beweisführung für die einstige Lage der Stadt am Rhein.

158) Lacomblet 1, Nr. 205.

159) Ennen und Eckertz 2, Nr. 4.

160) Lacomblet 1, Nr 524.

161) Hoeniger, Kölner Schreinsurkunden I, S. 253.

162) Averdunk, Geschichte d. Stadt Duisburg S. 206.

163) MG. SS. XXI, S. 156.

marktes, namentlich in Rücksicht auf die Handelsverbindung mit Köln, fällt ein bezeichnendes Licht, wenn wir gelegentlich erfahren, daß man an letzterem Orte jenen Duisburger Markt als Zahlungstermin setzte.[164]) Eine Urkunde Ottos IV. bestätigte den Kölnern die Rechte, die sie seit Friedrich Barbarossa in Duisburg genossen.[165]) Man sieht zwar nicht deutlich, ob sich dieselben bloß auf die Durchfahrt am dortigen Zoll oder auch auf ihren Aufenthalt zu Handelszwecken in der Stadt selbst bezogen; doch scheint man auch an letzteren gedacht zu haben, wenn es in der Urkunde heißt, daß die Kölner, die bei der Zollabfertigung in Duisburg die Anklage, sie führten Waren fremder Händler, mit ihrem Eid abweisen und damit lästige Verzögerung verhindern konnten, dieses Recht sowohl während als außerhalb der Jahrmarktzeit in Anspruch nehmen konnten. Daraus, daß man fürchtete, die Kölner könnten fremde Waren als eigene aus- oder ein- oder vorbeischmuggeln, ergibt sich auch wieder ihre privilegierte Stellung am Duisburger Zoll. Die Einwanderung von Duisburgern ins Kölner Kaufmannsviertel deutet wohl auch auf kommerzielle Beziehungen.[166])

Von den Handelsfahrten der Duisburger über Köln hinaus reden die Zolltarife von Coblenz. Die Abgabe bestand dort in Wachs und Wein.[167]) Wir können diesen Fahrten wenigstens bis zu einem Ziele, das wohl nicht das einzige, aber vielleicht das wichtigste war, folgen, bis nach Mainz. Der Handel nach diesem Platz ist bis in den Anfang des 12. Jahrhunderts zurückverfolgbar und ist wohl noch älter. Um die genannte Zeit kam es zu einer Verschlechterung ihrer zollrechtlichen Stellung an diesem Platz; ungebührliche, ungerechte Zölle wurden von ihnen verlangt. Es war eine Begleiterscheinung des Konfliktes zwischen Heinrich V. und dem Erzbischof Adalbert von Mainz; die Duisburger waren ja Bewohner eines königlichen Ortes. Erst im Jahre 1155 wurden ihnen dann wieder günstigere Zollsätze gewährt und bestimmt: jedes in den Mainzer Hafen einlaufende

---

164) Vgl. Anm. 161.

165) Lacomblet 2, Nr. 40.

166) Hoeniger, a. a. O. S. 231.

167) Keutgen, Urkunden S. 49.

Schiff zahlt 4 Pfennige; läuft es ohne Fracht wieder aus, so entrichtet es denselben Satz; hat es Rückfracht eingenommen, so zahlt es nur 1 Pfennig. Die Urkunde läßt den Gedanken zu, die Duisburger seien für Mainz mehr als Importeure denn als Exporteure in Betracht gekommen. Wenn es vorkam, daß sie Mainz manchmal auch wieder mit leeren Schiffen verließen, so ist anzunehmen, daß sie, eher als die bequeme Talfahrt unbefrachtet anzutreten, anderswo, z. B. weiter rhein- oder mainaufwärts, neue Waren aufkauften.[168]) Zwar findet man keine Antwort auf die Frage, inwiefern ihr Handel ins Delta hinunter mit ihrem oberdeutschen Handel zusammenhing, ob sie etwa zwischen Süddeutschland und Utrecht Zwischenhandel trieben.

Auch das Moseltal unterhielt Handelsbeziehungen zu Duisburg. Man kam von Trier herunter, um Pelze, wahrscheinlich feinere Sorten, zu kaufen. Wenn nämlich der Erzbischof von Trier Pelzwerk benötigte, so sandte er zum Einkaufe einen Kürschner seiner Stadt an den Niederrhein, entweder nach Köln oder nach Duisburg.[169]) Es ist nicht anzunehmen, daß Duisburg nur in Trier als Pelzmarkt bekannt war. Die Nachricht zeigt vielmehr, daß es damals als solcher überhaupt einen Namen hatte. Wir werden die Aufgabe nicht aus den Augen verlieren, die weiteren Zusammenhänge aufzusuchen, auf welche eben diese Tatsache weist. Eine wichtige Verbindung in anderer Richtung deutet die weitere Tatsache an, daß im Jahre 1173 Duisburg nebst Aachen durch Einsetzung von zwei, je zwei Wochen dauernden Messen dazu ausersehen wurde, ein Absatzplatz flandrischen Tuches zu werden. Wir kommen auch hierauf später wieder zu reden.[170]) Hier kam es darauf an, die Beziehungen, die Duisburg mit den bedeutendsten Plätzen der Rheinlinie, mit Utrecht, Köln und Mainz, unterhielt, darzulegen. Wenn auch die Stadt als Pelz- und Tuchmarkt an Verkehrszügen lag, deren Ausgangspunkte außerhalb der Rheinlinie, ja außerhalb der Grenzen des Reiches lagen, so können wir doch schon hier betonen, daß nichts darauf hinweist, daß die Duisburger Kaufleute selbst in die Nähe der

---

168) Lacomblet 1, Nr. 382.

169) Keutgen, Urkunden S. 112 § 3.

170) Vgl. S. 207 f.

Jagdgebiete der Pelztiere oder in das Herstellungsland jenes Tuches reisten. Es ist zweifellos ein bezeichnender Zug, daß ihr Aktivhandel sich im wesentlichen auf den Rhein beschränkte. Man könnte sie als Rheni mercatores bezeichnen. Wir kennen diesen Ausdruck. Unter ihm begriff man einen Kreis von Utrechter Kaufleuten.[171]) Es mag kein Zufall sein, daß gerade für die Kaufleute dieser beiden Städte der Rhein als Handelsweg so stark in den Vordergrund tritt und mag in der Lage dieser Plätze da, wo die Randlinien der rechtsrheinischen Tiefebene mit dem Rhein in Zusammenhang treten, begründet sein.

Von den zwischen Duisburg und Köln gelegenen Orten machten sich im Handelsverkehr Kaiserswerth und Neuß bemerklich. Wir erinnern uns der Versetzung des Tieler Reichszöllners von Tiel nach der Kaiserswerther Rheininsel.[172]) Die Wünsche nach Privilegierung waren dem rheinaufwärts verschobenen Zollamte gleich gefolgt. Utrecht ließ sich die Versicherung geben, daß die bevorzugte Stellung, welche es bisher in Tiel innegehabt, auch in Kaiserswerth ungeschmälert gültig bleibe. Und Köln ließ mit dem Begehren nach Zollexemtion auch nicht lange auf sich warten. In Tiel hatten nur seine die Waal passierenden Schiffe zur Zollabfertigung anlegen müssen, hier in Kaiserswerth traf die Abgabe nun so ziemlich seine gesamte zu Tal gehende Handelsschiffahrt. Es hat denn auch im Jahre 1190 die Befreiung von der Zollzahlung erreicht, sie sich 1193 bestätigen lassen[173]) und die politische Lage in der Zeit des Thronkampfes zwischen Otto IV. und Philipp von Schwaben benutzt, um von dem ersteren das Versprechen der Aufhebung und Rückverlegung des Zolles an die alte Hebestätte zu erlangen.[174]) Es lag in Kölns Interesse, nicht bloß seinen eigenen Kauffahrern den Weg in die Fremde zu ebnen, sondern auch den Handelsgästen, die seinen Markt frequentierten, den Zugang zu demselben zu erleichtern.

---

171) Vgl. oben S. 52.

172) Hans. Urkundenb. 1, Nr. 24.

173) Lacomblet 1, Nr. 524 und 539; weitere Bestätigungen a. a. O. 2, Nr. 40 (1212) und 49 (1215).

174) A. a. O. 1, Nr. 562.

Der Kaiserswerther Zoll hat aber weiter existiert und Köln sich seine Zollfreiheit aufs neue bestätigen lassen.

Vom Handel der Kaiserswerther Kaufleute hören wir zum ersten Male, als dieselben im Jahre 1145 von allen Zöllen im Reiche eximiert wurden.[175]) Daß einige wenige dieser letzteren, Nimwegen, Utrecht, Angern und Neuß, ausdrücklich genannt werden, mag seinen Grund darin haben, daß die Kaiserswerther namentlich in diesen Richtungen Handel trieben. Aber mit Sicherheit läßt sich dies nicht behaupten. Unter den Kaufleuten, welche am Anfang des 12. Jahrhunderts auf dem Mittelrhein zu Berg fuhren, suchen wir solche, die aus Kaiserswerth stammten, vergebens und am Anfang des 13. ist nicht zu erkennen, ob sie unter der Gruppe derjenigen sich befanden, die von den Plätzen des Flußabschnittes Neuß-Deltaspitze herkamen.[176])

Nicht weit südlich von Kaiserswerth lag eine zweite, dem Erzbischof von Köln gehörige Zollstätte, Neuß. Dieser Ort sah in unserer Periode den Rhein noch unmittelbar an sich vorbeifließen.[177]) Der Zoll wird oft in Freibriefen erwähnt; eine Urkunde zeigt, daß eine Mehrzahl von Zollbeamten hier den Dienst versah.[178]) Die vom Erzbischof im Jahre 1138 verliehene Zollfreiheit des Klosters Bedburg, deren Gültigkeit sowohl für das bloße Passieren auf dem Strome als auch für Kauf und Verkauf auf dem Neußer Markt ausdrücklich hervorgehoben wird, beweist zwar nicht unbedingt, daß jenes Kloster in Neuß Handelsgeschäfte betreiben ließ, wohl aber, daß Neuß überhaupt als Marktort in Betracht kam.[179]) Die Kaufleute dieses Platzes selbst haben an den Zollbefreiungen, welche die erzbischöflichen Städte am Ende des 12. Jahrhunderts errangen, teilgenommen. Daß sie neben den Kölnern allein namentlich erwähnt werden, deutet darauf, daß sie jene Privilegien auch wirklich nutzten. Wir hören

---

175) Urkundenbücher der geistlichen Stiftungen des Niederrheins I, Urkundenb. d. Stiftes Kaiserswerth Nr. 12; bestätigt 1194, Hans. Urkundenb 1, S. 22 Anm. 1.

176) Mittelrhein. Urkundenb. 2, Nr. 242.

177) Averdunk, Gesch. der Stadt Duisburg S. 80.

178) Erhard, Regesta 2, Cod. dipl. S. 185 Nr. 463 (1186).

179) Vgl. Anm. 156.

von der Fahrt rheinauf- und abwärts. Seit 1193 war Neuß am Kaiserswerther Zoll abgabenfrei. In diesem Jahre wurde ihm auch für die Bergfahrt und zwar an einer Zollstätte oberhalb Coblenz, in Boppard, die ausschließliche Erhebung der altgewohnten Zollsätze, also die Befreiung von jeder Erhöhung zugesichert.[180]) Auf der Fahrt an Coblenz vorüber sind seine Schiffe schon am Anfang des 12. Jahrhunderts und auch wieder am Anfange des 13. nachweisbar.[181]) Der Tarif von 1104 legte ihnen dieselbe Abgabe wie den Duisburgern auf: Wachs und Wein.

Endlich erwähnen wir eine dritte Zollstätte, die man an den verschiedensten Orten hat lokalisieren wollen, die aber höchst wahrscheinlich an der hier in Rede stehenden Rheinstrecke und zwar in der Nähe der Mündung der Anger lag: Angern.[182]) Die Erklärung, daß so nahe den beiden oben besprochenen Zollstationen eine dritte lag, mag ein Blick auf die Stromverhältnisse geben, welcher zeigt, wie im Mittelalter bis ins 16. Jahrhundert hinein der Rhein in zwei Armen diese Gegend durchfloß: an dem westlichen lagen Kaiserswerth und Neuß, am östlichen hätte dann Angern gelegen.[183]) Im übrigen ruht auf der Geschichte dieser Zollstätte Dunkel.

Bevor wir nun an Köln selbst herantreten, erwähnen wir noch zwei Orte, welche in der Nähe dieser Handelsstadt ihr kommerzielles Leben fristeten. Deutz, auf dem rechten Rheinufer, Köln gegenüber, unterhielt mit diesem letzteren zweifellos enge Beziehungen. Es besaß eine wohl nicht unbedeutende Weberei; wir können beobachten, wie die Fabrikate derselben in Köln zum Verkauf kamen.[184]) Deutzer Kaufleute beteiligten sich an der Handelsschiffahrt rheinaufwärts; schon der Coblenzer Zolltarif von 1104 erwähnt sie. Dasselbe ist von Bonn zu sagen, das sich aber sonst wenig bemerkbar macht.[185])

---

180) Lacomblet 1, Nr. 539.

181) Keutgen, Urkunden S. 49. Mittelrhein. Urkundenb. 2, Nr. 242.

182) Urkundenb. der Stadt Worms 1, Nr. 56 (1074), 61 (1112), 90 (1184), 110 (1208); vgl. Anm. 175. Über die Lage vgl. Averdunk, Gesch. d. St. Duisburg S. 75.

183) Annalen des hist. Vereins f. d. Niederrhein 7 (1859).

184) Ennen und Eckertz 2, Nr. 117.

185) Keutgen, Urkunden S. 49.

Das Interesse drängt nach einem Punkt, der sich weit über die genannten heraushebt, an dem die kommerzielle Tätigkeit eine Intensität entfaltete, wie an keinem andern Orte der Rheinlinie, ja des Reiches überhaupt. Wir meinen Köln. Es hat im 12. Jahrhundert keinen größeren Verkehrszug Norddeutschlands gegeben, der nicht in irgendeiner Weise zu dieser handelsmächtigen Stadt in Beziehung getreten wäre. Mit den Nachrichten, welche uns für das Kölner Zollwesen, für sein Marktleben, sein Gewerbe, seine Kaufmannschaft, seine Handelsbeziehungen zur Verfügung stehen, lassen sich diejenigen keines andern norddeutschen Platzes vergleichen. In zahlreichen Urkunden treten uns die Vorsteher des Kölner Zollamtes entgegen. Ihre soziale Stellung deutet auf die Bedeutung dieses Amtes. Eine Nachricht von 1171 nennt zwei Zollmeister und zwei der Unterzöllner.[186]) Eine Reihe von Urkunden bieten sich als Quellen für die Erkenntnis kölnischer Zollpolitik dar.[187]) Am Anfang des 12. Jahrhunderts werden drei Messen erwähnt, die auf Ostern, in den August und Herbst fielen und jeweils einige Wochen dauerten.[188]) Für den Ostermarkt des 11. Jahrhunderts schon hat der Verfasser der Vita Annonis lebhafte Worte; er sagt, wie die Menschen zu demselben, dem berühmtesten Markte des Erdkreises, herbeiströmten, aus den Städten der Rheinlande nicht nur, nein, auch übers Meer und aus den fernsten Gegenden.[189]) Zu einer solchen Osterzeit war es — im Jahre 1074 —, daß der Erzbischof von Köln das warenbeladene Schiff eines reichen Bürgers mit Beschlag belegen, die Fracht hinauswerfen und das Fahrzeug für den erzbischöflichen Dienst in Anspruch nehmen ließ, worauf jener bekannte Aufstand ausbrach, in dessen Verfolg, wie der Verfasser der Hersfelder Annalen erzählt, 600 reiche Kaufleute

---

186) Hans. Urkundenb. 1, Nr. 22.

187) Lacomblet 1, Nr. 300 (1125), 380 (1154); Hans. Urkundenb. 1 Nr. 22 (1171), 61 (1203), Bd. 3, S. 385 ff. (1103); Trierisches Archiv 7, S. 86 f. (1149); Hoeniger, Kölner Schreinsurkunden II, 1, S. 293 (ca. 1150—1161). Vgl. über den flandrisch-kölnischen Konflikt unten S. 214 ff.

188) Hans. Urkundenb. 3, S. 386 f. (1103).

189) MG. SS. XI, S. 478.

den Kaiser angingen, er möchte gegen den Erzbischof einschreiten.[190])

Die Kölner Kaufmannschaft genoß den Ruf, sich durch Reichtum hervorzutun. Die eben angeführte Quelle bezeichnet jene Sechshundert als sehr reich.[191]) Otto von Freising meint, keine Stadt Galliens und Deutschlands sei so reich wie Köln.[192]) Caesarius von Heisterbach, der seine Wundergeschichtchen, wenn sie von Kaufleuten handeln, gern nach Köln verlegt, hielt den Boden dieser Stadt auch für geeignet, schnell reich zu werden. Er läßt einmal zwei Kölner Händler ihrem Beichtvater gegenüber äußern: „Fast nichts können wir kaufen, nichts verkaufen, wenn wir nicht dazu lügen, schwören und oft falsch schwören." Schließlich wollen sie doch versuchen, ob es nicht ohne diese Dinge gehe und — mira res . . . factique sunt in brevi divites.[193]) Schwören und falsch schwören sind auch die Hauptsünden einer Kölner Eisenhändlerin, welcher der Beichtvater, bevor sie noch mit der Aufzählung ihrer Sünden hat beginnen können, vorwirft, sie lüge bisweilen, schwöre und schwöre sogar falsch.[194]) Es kommen einem dabei die Worte Alperts von Metz in den Sinn, der zwei Jahrhunderte früher von den Bewohnern einer andern Handelsstadt (Tiels) sagte: mit der einen Hand schwören sie, einen Gegenstand nicht zu besitzen, während sie ihn in der Faust der andern verborgen halten.[195]) Bei der Nachricht Alperts über die Trinkgelage dieser Tieler[196]) erinnert man sich, wie der Verfasser der Hersfelder Annalen von den in Üppigkeit erzogenen Kölner Kaufleuten spottet, sie machten viele Worte über das Kriegshandwerk, aber hinterm Weinbecher nach vollbrachtem Handelsgeschäft.[197])

---

190) Lambert von Hersfeld, hrsg. v. Holder-Egger S. 186 ff.

191) A. a. O. S. 192.

192) MG. SS. XX, S. 253.

193) Caesarius von Heisterbach, Dialogus miraculorum, ed. J. Strange 1, S. 151 f.

194) A. a. O. S. 165.

195) Keutgen, Urkunden S. 44 Nr. 75.

196) A. a. O.

197) Lambert von Hersfeld, hrsg. v. Holder-Egger S. 187.

Die Kölner Kaufleute wohnten vornehmlich in der Martinsparochie, dem zwischen der alten Römerstadt und dem Rhein gelegenen Quartier.[198]) Dieselben waren im 12. Jahrhundert in einer Gilde, der fraternitas mercatorum gilde, vereinigt. Darüber gibt die sogenannte Gildeliste Auskunft, welche, ungefähr im Laufe der Jahre 1130—1180 angelegt, die neu aufgenommenen Gildegenossen und Bürger der Sondergemeinde St. Martin verzeichnet. Diese Liste ist die erste und zugleich letzte Kunde von der Existenz jener Genossenschaft.[199])

Die genannte und andere Listen, außerdem die Schreinskarten, geben auch einen lebendigen Einblick in die Zuwanderung nach Köln. Man sieht die Bewohner anderer Orte herziehen aus den obern und niedern Landen, von Osten und Westen und Bürger werden in der Rheinstadt. Es waren in der Hauptsache wohl Handwerker und Kaufleute; Kaufleute namentlich, wenn sie aus größerer Ferne — wobei im wesentlichen nur städtische Gemeinwesen in Betracht fallen[200]) — kamen und in der Martinsgemeinde sich niederließen. So nährte sich das kaufmännische Element Kölns mit reichem Zufluß neuer Kräfte.

Wir haben die Handelsbeziehungen der großen rheinischen Handelsstadt, wie sie sich im Verhältnis zu den weiter talwärts gelegenen Plätzen, vor allem denjenigen des Deltas, darstellen, bereits kennen gelernt und wenden uns jetzt nach der andern Seite, stromaufwärts. Im Marktleben Kölns und in den Handelsreisen seiner Bürger vollzog sich die wirksamste kommerzielle Bindung Norddeutschlands an Mittel- und Süddeutschland.

Die auf dem Mittelrhein verkehrenden Kölner Handelsschiffe werden in der Coblenzer Zollrolle von 1104 erwähnt; in derjenigen von 1209 sind sie in der Zollklasse der aus dem Erzbistum Köln kommenden Fahrzeuge einbegriffen.[201]) Bei Coblenz spal-

---

198) H. Keußen, Westd. Zeitschr. 22, S. 39. H. v. Loesch, Die Kölner Kaufmannsgilde im 12. Jahrh., Westd. Zeitschr, Ergänzungsh. XII (1904), S. 44.

199) H. v. Loesch, a. a. O. S. 3, 40, 43 ff.

200) H. Bungers, Zur mittelalt. Topographie, Rechtsgeschichte und Sozialstatistik der Stadt Köln (Leipziger Studien 3. Bd. 1. Heft, 1897) S. 55 f.

201) Keutgen, Urkunden S. 49. Mittelrhein. Urkundenb. 2, Nr. 242.

tete sich der Weg. Wir fassen vorerst die Rheinlinie selbst ins Auge. Die Kölner sind an einer kurz oberhalb Coblenz auftauchenden Zollstätte wieder nachzuweisen, in Boppard. Sie wußten hier seit 1193 die offenbar im Laufe der Zeit eingetretenen Zollerhöhungen von sich fern zu halten.[202]) Von mittelrheinischen Orten, deren Kaufleute zu Tal fuhren, nennt der Coblenzer Tarif Bingen und Lorch.[203]) Wir haben für diese Händler, wie für manche anderen talwärtsfahrenden keine Nachrichten, die uns ihr Ziel erkennen ließen. Es ist aber immer in erster Linie an Köln zu denken, denn zwischen Coblenz und Köln lag kein bedeutender Handelsplatz. Eher muß man schon damit rechnen, daß die Fahrt bei Coblenz in die Mosel abbog und etwa auf Trier zu ging. Es ist das nächstliegende, bei den Frachten mittelrheinischer Schiffe, die stromabwärts zogen, an Wein zu denken. Die Bedeutung, die Köln als Weinhandelsplatz hatte, und der Handel der Kölner in die Nordsee hinaus, der namentlich Wein nach überseeischen Gebieten führte, sind nicht zu denken ohne enge Beziehungen zu den südlich von Köln gelegenen Weinbaugebieten, und unter denselben kam ohne Zweifel auch der Mittelrhein in Betracht.

Auf den Handel zwischen Köln und Mainz, zwischen der Stadt an der Nordseite und derjenigen an der Südseite der mitteldeutschen Gebirgsschranke, weist der Versuch des Papstes Innocenz III., den Abbruch der Handelsbeziehungen zwischen diesen beiden Plätzen als politisches Kampfmittel zu benutzen. Er erließ einen dahinzielenden Befehl an die Kölner.[204]) Das Gebiet des Erzbistums Mainz überhaupt muß am Niederrhein als Bezugsgebiet von Getreide bekannt gewesen sein. Dorthin wandte sich bei einer Teuerung Erzbischof Engelbert von Köln, um für notleidende Klöster Getreide aufzukaufen.[205]) Aus der Zeit der Hungersnot von 1146 hören wir von unerhörten Fruchtpreisen in Köln, und es wird erzählt, sowohl aus den benachbarten wie entfernteren Gegenden, zu Lande und zu Wasser habe die Zufuhr gestockt.[206])

---

202) Lacomblet 1, Nr. 539; 2, Nr. 17, 40 u. 49.
203) Keutgen, Urkunden S. 49.
204) Lacomblet 2, Nr. 8 (1203).
205) Böhmer, Fontes II, S. 304.
206) Westd. Zeitschr. 18 (1899), Korrespondenzbl. Sp. 40 f.

Friedrich I. hat im Jahre 1187 den gewohnten Getreide- und Weintransport rheinabwärts nach Köln gesperrt.[207]) Hält man dies zusammen mit dem gewohnten Getreide- und Weintransport nach Utrecht, so erkennt man die große Bedeutung dieser beiden Massenartikel im Rheinhandel.

Wir kommen zum Handel Kölns mit der oberrheinischen Tiefebene. Dieselbe kam wohl auch als Bezugsgebiet für den eben erwähnten Getreidehandel in Betracht. Auf oberrheinischen Schiffen mag ferner der Wein des Elsasses nach Niederdeutschland gegangen sein. Kaufleute aus Worms passierten Coblenz, solche aus Speyer ebenfalls.[208]) Zwischen dem letzteren und Köln scheint ein besonders enges Verhältnis bestanden zu haben, da die Kaufleute der beiden Plätze bei dem wechselseitigen Besuch nur einen Teil des sonst üblichen Zolles entrichten mußten. Man weiß nicht, seit wann dies der Fall war. Eine Urkunde von 1245 erinnert daran.[209])

Wie in diesen oberrheinischen Gegenden Köln als bekannter Handelsplatz im Gesichtskreis des kommerziellen Interesses stand, geht aus einem Artikel des ältesten Straßburger Stadtrechtes (12. Jahrh.) hervor. Es werden dort die verschiedenen Warenzölle unter den Burggrafen und den Zöllner verteilt: jener erhält den Zoll von den Schwertern, die auf den Markt kommen, dieser denjenigen von den andern Waren, welche „aus Köln oder sonstwoher" zu Schiff in Straßburg eingeführt werden.[210]) Daß Köln allein unter den Orten, mit denen Straßburgs auswärtiger Handel in Verbindung stand, namentlich erwähnt wird, bedeutet, daß es der wichtigste derselben war. So fallen aus der Ferne die bezeichnendsten Lichter auf die kommerzielle Bedeutung des niederrheinischen Handelsplatzes. Ob die vorhin erwähnten Schwerter auch z. T. aus Köln kamen, wo sich die Gewerbe der Schwertfeger und anderer Waffenhandwerker im 12. Jahrhundert nachweisen lassen,[211]) muß man wohl unentschieden lassen, ebenso,

---

207) Lamprecht, Deutsches Wirtschaftsleben II, S. 324.

208) Keutgen, Urkunden S. 49.

209) Urkundenb. der Stadt Speyer 1, Nr. 70. Vgl. oben S. 55.

210) Keutgen, Urkunden S. 96 § 47.

211) Vgl. Anm. 364.

ob die bei Coblenz passierenden Schwerter kölnischen Ursprungs waren.[212]) Die Quellen versagen überhaupt fast gänzlich, wenn es sich darum handelt, die Wege festzustellen, auf denen die Fabrikate der Kölner Metallindustrie in die Fremde gingen. Und doch war diese letztere wohl auch damals schon nach der Weberei das bedeutendste Gewerbe der Stadt und vielleicht das bedeutendste Metallgewerbe Deutschlands überhaupt. Man wird wohl oft in Fällen, wo der Export aus Köln sich konstatieren, aber die Exportwaren im einzelnen sich nicht bestimmen lassen, neben Tuch an Metallwaren denken müssen. Allerdings wird eine solche Entscheidung dadurch unsicher, daß der Kölner Markt, indem er ein Umschlagsplatz großen Stiles war, ein viel umfassenderes und mannigfaltigeres Angebot machen konnte, als es in seinem Gewerbe begründet gewesen wäre. Besser zu erkennen als die Ableitung des verarbeiteten Metalles aus den Werkstätten Kölns durch den Handel ist die Zuleitung des Rohmetalles zu denselben. Darauf kommen wir aber in der Hauptsache in einem andern Zusammenhang zu reden.[213])

Ein anderer Artikel der Straßburger Stadtrechtsaufzeichnung zeigt die Bedeutung des Kölner Marktes für eine weitere Ware, für Pelze und zwar offenbar namentlich feinere Sorten. Die Straßburger Kürschner nämlich, welche für den Bischof zeitweise zu arbeiten verpflichtet waren, holten das Rohmaterial zum Kleiderschmuck ihres Herrn in Mainz oder Köln.[214]) Köln war also neben Mainz in Oberdeutschland bekannt als Pelzmarkt. Man kann wohl sagen, wenn die Kürschner der bedeutenderen oberdeutschen Städte feinere Ware benötigten, so gingen sie zum Aufkauf nach Mainz oder Köln, soweit nicht fremde Kaufleute, z. B. Kölner selbst, diesen Artikel nach süddeutschen Märkten brachten. Kürschnergewerbe und Pelzhandel Kölns sind nun aber auch sonst gut bezeugt. Es wird in Quellen des 12. Jahrhunderts der Marktplatz genannt, wo die Pelze verkauft wurden, es werden die Ständereihen der Kürschner erwähnt und, was uns namentlich interessiert, wir hören von feineren Artikeln, die aus weitent-

212) Keutgen, Urkunden S. 49.

213) Vgl. unten S. 118 f. u. 146 ff.

214) Keutgen, Urkunden S. 100 § 102.

fernten Gegenden nach Köln gekommen sein müssen, von Eichhorn- (wohl namentlich solchen aus dem östlichen Europa) und Zobelpelzen.[215]) Schon gab es Kürschner, die sich speziell mit dem Verarbeiten dieser letztgenannten kostbaren Sorte beschäftigten. Es ist die weitestgespannte Handelsroute Norddeutschlands, in die wir später die Zirkulation dieses Pelzwerkes werden hineinzustellen haben.

Köln schob aber seine Handelsbeziehungen noch weiter nach Süden vor. Die Basler nahmen im Laufe des 12. Jahrhunderts die Fahrt stromabwärts auf. Wir können ihnen bis über Coblenz hinaus folgen;[216]) sie gingen zweifellos nach Köln. Kaufleute aus Zürich und Konstanz treffen wir auf demselben Wege schon seit dem 11. Jahrhundert an. Die Zürcher scheinen u. a. Kupfer nordwärts geführt zu haben.[217]) Eben dies weist auch darauf hin, daß Köln, die Stadt bedeutender Metallverarbeitung, ihr Ziel war. Je weiter die Heimat der bei Coblenz Passierenden von Köln entfernt lag, um so wahrscheinlicher wird es, daß ihre Fahrt sich auf diesen großen Handelsplatz richtete, denn in größerer Entfernung verloren sich die kleineren mittel- und niederrheinischen Plätze aus dem Gesichtskreis. So kommt es, daß, je weiter wir von Köln abrücken, umso entschiedener sich die Handelsgröße dieser Stadt heraushebt.

Die kommerziellen Beziehungen reichten aber nicht nur bis ins Vorland der Zentralalpen hinein, sondern sie durchbrachen auch diese Schranke und wirkten bis an deren Südseite. Die Fahrt italienischer Kaufleute rheinabwärts über Coblenz wird am Anfang des 12. Jahrhunderts noch nicht, wohl aber dann am Anfange des 13. erwähnt, und zwar werden namentlich Römer genannt.[218]) Es ist der wichtigste Zweig kölnischer Gewerbetätigkeit, der für die Beziehungen mit Italien tätig war. Als gegen Ende des 12. Jahrhunderts Seeräuber aus Cervia ein

---

215) Hoeniger, Kölner Schreinsurkunden II, 2, S. 288 u. 292.

216) Keutgen, Urkunden S. 49.

217) A. a. O. Unter ihren Abgaben befand sich aber nicht, wie Schulte (Geschichte des mittelalterl. Handels usw. 1, S. 147) liest, Kupfer; sie entrichteten vielmehr vom Kupfer Zoll und zwar in Geld.

218) Mittelrhein. Urkundenb. 2, Nr. 242.

venezianisches Schiff plünderten, fand sich unter der Beute u. a. kölnisches Tuch.[219]) Damit ist zwar nicht gesagt, daß dasselbe auf dem hier in Rede stehenden Wege (über die Graubündner Alpen) nach Italien ging; aber er kommt doch jedenfalls in Frage.

An dieser Stelle, wo der Gang der Untersuchung uns zum erstenmal auf ein ausdrückliches Zeugnis des Exportes von kölnischem Tuch führt, können wir uns vergegenwärtigen, was für Nachrichten über die Textilindustrie dieser Stadt für das 12. Jahrhundert zur Verfügung stehen. Die älteste (erhaltene) Zunfturkunde Kölns gibt Kunde von der Gründung der Zunft der Bettziechenweber, redet auch von der Zunft der Kopftuch- oder Schleierweber.[220]) Man wird beide Spezialbranchen als Leineweber auffassen müssen.[221]) Wir hören auch sonst von Leintuchweberei und -handel in Köln.[222]) Die Nachrichten über die Wolltuchweberei sind spärlicher; doch hängt dies mit der Ungunst der Überlieferung zusammen; wir besitzen nämlich aus demjenigen Stadtgebiet Kölns, in dem die Wollweber vornehmlich wohnten, keine Schreinsurkunden.[223]) Dagegen werden wieder Walker und Färber,[224]) dann Gewandschneider, d. h. Tuchhändler,[225]) auch Hosenhändler er-

---

219) Schaube, Handelsgesch. der roman. Völker (Handbuch der mittelalt. und neueren Geschichte, hrsg. v. G. v. Below und F. Meinecke) S. 449 Anm. 4.

220) Keutgen, Urkunden S. 352 Nr. 255. Schleierweber nennt sie z. B. H. v. Loesch, Die Kölner Zunfturkunden 1, S. 35*. Als Verfertiger von Kopftüchern (für Frauen) bezeichnet sie Kober, Die Anfänge des deutschen Wollgewerbes (Abhandl. z. mittleren und neueren Geschichte, hrsg. v. G. v. Below, H. Finke und F. Meinecke), S. 67.

221) Die Ansicht H. v. Loeschs, a. a. O. 1, S. 17* f., die textores „culcitrarum pulvinarium" seien Decklaken, d. h. Wolldeckenweber gewesen, wird wohl nicht durchdringen. Vgl. Kober, a. a. O. S. 66.

222) Hoeniger, a. a. O. II, 2, S. 289: inter linmengere, inter lineorum pannorum venditores.

223) H. v. Loesch, a. a. O. 1, S. 15*.

224) H. Bungers, Zur mittelalt. Topographie, Rechtsgesch. und Sozialstatistik d. St. Köln S. 77.

225) Hoeniger, a. a. O., II, 2, S. 292.

wähnt.[226]) Aus dem Jahre 1230 haben wir eine Urkunde, welche die die Qualität der Fabrikate betreffenden Vorschriften der Kölner Wolltuchweber auch als gültig erklärt für die Deutzer Weber, welche ihre Ware in Köln zum Kaufe auslegten. Die Kölner Weber erhielten das Recht, sich an der Kontrolle jener fremden Tücher zu beteiligen.[227])

Wir haben die Stellung Kölns als eines Punktes auf einer Durchquerungslinie des Kontinentes kennen gelernt, also die Verbindung mit Italien und damit die Verbindung mit den am Südrande des Kontinentes zwischen Asien und Europa verlaufenden Verkehrsstraßen, d. h. mit dem Levantehandel: wir haben vielleicht den wichtigsten Faden vor uns, an dem der niederrheinische Handelsplatz im Netz des damaligen Welthandels hing. So erweitern sich die kommerziellen Beziehungen Kölns auf der eben durchschrittenen nordsüdlichen Verkehrslinie, indem sie erst das Mittelgebirge durchqueren, zu süddeutschen, indem sie dann die Alpen übersteigen, zu südeuropäischen und schließlich interkontinentalen.

Wir können diese Linie noch einmal durcheilen an Hand der Nachrichten, die wir über die Zuwanderung aus den Städten derselben nach Köln besitzen. Es heben sich dadurch in der Hauptsache dieselben Punkte heraus, deren Handel mit Köln wir bisher schon konstatieren konnten. Wir nennen nicht im einzelnen die mitteldeutschen Orte, dann aber das stark hervortretende Mainz, weiterhin Worms, Speyer, Basel und Zürich. Einwanderer aus Konstanz mögen unter denjenigen sich befunden haben, die man mit dem Beinamen Suevus (Schwabe) belegte.[228]) Diese Nachrichten — sie konstatieren meist die Einwanderung in den Wohnbezirk der Kölner Kaufleute — sind namentlich für diejenigen Orte wichtig, deren Kaufleute wir bei Coblenz passieren sahen. Es erhebt sich damit die Wahrscheinlichkeit, daß Köln das Ziel ihrer Handelsschiffahrt war, wohl zur Gewißheit. Das wird auch

---

226) H. Bungers, a. a. O. S. 79.

227) Ennen und Eckertz 2, Nr. 117. Vgl. H. v. Loesch, a. a. O. 1, S. 121* u. Kober, a. a. O. S. 70.

228) Hoeniger, Kölner Schreinsurkunden II, 2, S. 244, 269, 260, 222, 270 u. 262.

für die italienischen Kaufleute zutreffen. Die Personenbezeichnungen Romanus und Lombardus treffen wir in Köln nicht selten an.[229]) Man hat ablehnen wollen, daß man es bei den ersteren mit römischen Zuwanderern zu tun habe. Schaube meint, es hätten einfach Kölner Bürger aus dem oder jenem Grunde den Beinamen Romanus erhalten.[230]) Mir scheint dieser Einwand nicht stichhaltig zu sein. Sind denn jene Beinamen wirklich längst angesessenen Bürgern gegeben worden? Muß man nicht annehmen, daß z. B. auf der sogenannten Gildeliste diese Benennungen bei der Einbürgerung eingetragen wurden, daß der Zuwanderer den Beinamen schon mitbrachte, oder, was noch wahrscheinlicher ist, daß er denselben eben bei der Eintragung zum Zwecke genauerer Bezeichnung erhielt? Nebenbei sei bemerkt, daß wir auch in Basel in einer Urkunde vom Anfange des 13. Jahrhunderts Zeugen mit dem Beinamen Romanus antreffen,[231]) und in einer andern aus demselben Jahre ist von den durch Basel ziehenden Händlern aus der Lombardei die Rede.[232])

Der Rhein setzte nun aber in Mittel- und Oberdeutschland Kölns Handel auch zu Straßen in Beziehung, welche in östlicher und westlicher Richtung von diesem Stromweg abzweigten. Als solche kommen namentlich in Betracht im Westen der Talzug der Mosel, im Osten die Straße, welche im Maintal, und diejenige, welche im Donautal verlief, also die beiden hauptsächlichsten ostwestlichen Verkehrswege Süddeutschlands.

Die kommerzielle Verknüpfung der Moselstraße mit dem Rhein muß eine äußerst enge gewesen sein. Der Warenverkehr, der zwischen der Mosel und dem Niederrhein zirkulierte, ist gut bezeugt und uns auch früher schon begegnet. Wir erinnern uns, daß man von Trier nach Duisburg oder nach Köln kam, um Pelze einzukaufen.[233]) Es ist dasselbe, was wir beim Handelsverkehr Köln—Straßburg antrafen. Auch in Trier handelte es

229) A. a. O. II, 2, S.255.

230) Schaube, Handelsgesch. der roman. Völker, S. 425 f.

231) Urkundenb. der Stadt Basel 1, Nr. 108 (1223).

232) A. a. O. Nr. 103.

233) Vgl. oben S. 68.

sich darum, den feineren Ansprüchen des Kirchenfürsten zu genügen. Ich glaube, daß man dem Verständnis solcher Zeugnisse recht fern bleiben würde, wenn man ihnen entnähme, daß jene Pelzmärkte nur für Straßburg und Trier und hier wiederum nur für den bischöflichen Hofstaat in Betracht kamen. Sie sagen durchaus nicht, daß Pelzwaren nur nach Straßburg und Trier gingen, sie sagen vielmehr, daß im mittleren und südlichen Westdeutschland Duisburg, Köln und Mainz als Pelzmärkte bekannt waren. Köln war es vielleicht am meisten. Auf diese Stadt fällt von zwei Seiten dasselbe Licht. Die Nachrichten, die uns die Werkstätten und Marktstände der Kölner Kürschner vor das Auge rücken, verstärken jenen Eindruck. Die drei genannten rheinischen Pelzmärkte waren offenbar besonders deshalb bekannt, weil sie feinere Sorten anbieten konnten. Und ferner beobachten wir, daß die Käufer, welche sich hierher wandten, von Süden her, rheinabwärts, kamen. Der Weg des rohen Pelzwerkes ging also umgekehrt von Norden nach Süden, rheinaufwärts. Es besteht die Möglichkeit, daß der Mainzer Markt namentlich von Köln und Duisburg her — wir kennen die regen Beziehungen dieser Plätze zu Mainz — mit diesem Artikel versorgt wurde. Mainz erscheint als der am weitesten nach Süden vorgeschobene Pelzmarkt. Darin liegt ein Fingerzeig, der darauf hinweist, daß die Quellen dieser Ware im Norden lagen. Es sind die letzten Etappen eines Warenweges, die hier vor uns liegen, und wir werden bei unserem Gange über das norddeutsche Handelsgebiet nicht vergessen dürfen, nach Spuren der übrigen Abschnitte dieses Weges zu suchen.

Wir stehen bei den Handelsbeziehungen zwischen Köln und Trier. Die Schiffahrt der Trierer an den Rhein bezeugen die beiden Coblenzer Tarife von 1104 und 1209.[234]) Die älteste Urkunde der Stadt Trier gibt Aufschluß über die Fahrt zum Niederrhein, vor allem über diejenige nach Köln.[235]) Sie stellt die in dieser Stadt für die Trierer gültigen Zollsätze fest. Der Zöllner Daniel hatte den Versuch gemacht, ihre alten Rechte zu vernichten und neue ungünstigere an deren Stelle zu setzen. Dem wurde

234) Keutgen, Urkunden S 49. Mittelrhein. Urkundenb. 2, Nr. 242.
235) Trier. Archiv 7, S. 86 f.

Einhalt geboten, und die oben genannte Urkunde gibt das Resultat der vor dem Kölner Erzbischof geführten Verhandlungen wieder. Die Trierer brachten nach dem „heiligen Köln" Wein und Honig. Ihre Schiffe gingen auch über diese Stadt hinaus. Auf die Verbindung mit Duisburg haben wir schon hingedeutet. Zwischen Köln und Trier bestand ferner ein Verkehr zu Lande. Die genannte Urkunde redet von Saumtieren, Wagen und Karren. Die Kölner treffen wir nun umgekehrt auch als Handelsgäste in Trier.[236]) Sie holten wohl hauptsächlich Wein. Über die Waren, die sie dorthin führten, sind wir nur unvollkommen unterrichtet. Außer an Pelzwerk, worüber wir schon geredet, kann man an Metallwaren und namentlich an Tuch denken. Es ist auch das wahrscheinlichste, daß die Kölner sich an der Heringseinfuhr nach Trier beteiligten. Das Trierer Stadtrecht aus dem Ende des 12. Jahrhunderts erwähnt den Heringsimport, nennt unmittelbar nach dieser Stelle außer Kaufleuten aus Worms, Speyer und Bingen, solche aus Köln, sonst keine Niederdeutschen.[237]) Da die Trierer selbst hier außer Betracht fallen, liegt es am nächsten, anzunehmen, daß die Kölner die Heringstonnen brachten. Sie mochten dazu durch die enge Verbindung ihrer Heimatstadt mit Utrecht, aber auch mit der Ostsee, wohl in der Lage sein.

Die Handelsbeziehungen Kölns reichten noch weiter talaufwärts. Der Zolltarif von Metz aus dem Jahre 1227 nennt die Einfuhr von Eisen aus Köln, das unter der Bezeichnung „fer de Cologne" ging.[238]) Ob auch das in Metz importierte Zinn und Kupfer vom Niederrhein kam, in letzter Linie — etwa durch Vermittlung des Kölner Marktes — aus England (Zinn) und Goslar (Kupfer), muß dahingestellt bleiben. Auf die Verbindung mit dem Niederrhein weisen wieder deutlich die Heringstonnen, die nach Metz kamen.[239]) Vielleicht frequentierten Metzer Händler den

---

236) A. a. O. S. 82 (Ältestes Stadtrecht von Trier vom Ende des 12. Jahrhunderts). Zur Datierung vgl. Kentenich, Trier. Archiv 7, S. 87 u. Keutgen, Ämter und Zünfte S. 104.

237) Trier. Archiv 7, S. 81 f.

238) Jahrbuch f. lothr. Geschichte u. Altertumskunde 15 (1903), S. 18.

239) A. a. O.

Kölner Markt; sie sind moselaufwärts in Trier,[240]) dann auf dem Weg an Coblenz vorüber nachweisbar.[241])

In diesem Zusammenhange können wir auch auf den regelmäßigen Handel der Kaufleute von Verdun nach Köln hinweisen. Kurz nach der Mitte des 12. Jahrhunderts wurde ihnen der Genuß ihrer herkömmlichen Rechtsstellung am Kölner Zoll zugesichert. Mit Wagen und Karren kamen sie hierher. Ihre Fracht scheint namentlich in Gewürzen bestanden zu haben.[242]) Vielleicht war der Handelsverkehr zwischen den beiden Städten einseitig; auch eine Urkunde von 1178 nennt nur die Reisen derer von Verdun nach Köln.[243]) Hier wird bestimmt, daß, wenn einer dieser Handelsgäste der Schuldner eines Kölners werde, der letztere nur von diesem allein, nicht auch von dessen Mitbürgern die Schuld zurückverlangen dürfe. Die Kaufleute von Verdun brachten, wie gesagt, Gewürze nach Köln. Dieser Artikel ging wohl auf den im 12. Jahrhundert aufblühenden Messen der Champagne (Lagny sur Marne, Provins, Bar sur Aube und Troyes), die von italienischen Händlern stark frequentiert wurden, in die Hände derer von Verdun über und fand so den Weg zum Niederrhein. Wir sehen also, wie eine Handelsroute, die vom mittelländischen Meere herkam und jenseits der Westgrenze des Deutschen Reiches mitten im Festland ein großes Meßgebiet schuf, einen Seitenzweig an die Rheinlinie, und zwar nach Köln, hinüberschickte. So eröffnete sich hier auf einer zweiten Linie der Süden des Erdteils und damit die Levante dem niederrheinischen Handelsplatz.[244])

Wir gehen zu den oberdeutschen Verkehrslinien östlich des Rheines über, zum Main und zur Donau. Handelsbeziehungen Kölns zum Maingebiet sind nicht deutlich zu erkennen; aber

---

240) Trier. Archiv 7, S. 82.

241) Keutgen, Urkunden S. 49.

242) Hoeniger, Kölner Schreinsurkunden II, 1, S. 293 (ca. 1150—1161). Danach sind die Datierungsversuche im Hans. Urkundenb. 1, Nr. 30 (1178—1191) u. 3, S. 394 (1159—1167) zu korrigieren.

243) Hans. Urkundenb. 1, Nr. 28 (Lacomblet 1, Nr. 464).

244) Zuwanderung nach Köln ist sowohl aus Verdun, wie aus Metz und Trier nachzuweisen; vgl. Hoeniger, a. a. O. II, 2, S. 245, 263 u. 265.

man kann an ihrem Bestehen nicht zweifeln. Würzburger Kaufleute kamen am Anfange des 12. Jahrhunderts schon,[245]) Bamberger dann jedenfalls am Anfange des 13. main- und rheinabwärts an Coblenz vorbei;[246]) offenbar war Köln ihr Ziel. Wenn wir Zuwanderung aus Würzburg und zwar eine verhältnismäßig starke, nachweisen können, so bestätigt dies offenbar jene Annahme.[247]) Daß sich in Köln im 12. Jahrhundert keine Namen finden, die verraten, daß ihre Träger aus Bamberg stammten, mag man damit erklären, daß der Handel dieses Ortes in dieser Richtung vielleicht erst nach der Entstehung der Quellen, die wir zur Erkenntnis der Zuwanderung benützen, in die Erscheinung trat. Wir erwähnen noch die Möglichkeit, daß die kommerziellen Beziehungen Kölns zu Mainz auch einen Warenaustausch mit dem Tale des Mains in sich schlossen.

Lebhafter scheint der Handel der niederrheinischen Stadt ins Donaugebiet hineingegriffen zu haben. Ob Ulm dabei eine Rolle spielte, ist nicht sicher zu erkennen.[248]) Deutlich tritt dagegen Augsburg hervor. Ganz charakteristisch zeigt sich in einem Artikel seines Stadtrechts (1156) die Bedeutung Kölns für seinen Fernhandel. Einzig und allein von allen Bewohnern Augsburgs genossen nämlich diejenigen Händler, welche nach Köln zu fahren pflegten, in Bezug auf den Münzwechsel ein gewisses Vorrecht.[249]) Diese Kölnfahrer zählten offenbar zu den angesehensten Kaufleuten der Stadt, und die Handelsfahrt nach Köln war ein regelmäßiges Fernhandelsunternehmen der Augsburger. v. Below vermutet als wichtigste Ware, die dieselben in Köln holten, Tuch.[250]) Dem ist beizustimmen. Wir werden noch sehen, wie auch sonst kölnisches Tuch ins Donaugebiet eingeführt wurde. Fragen wir dagegen, was die Augsburger, was die Regensburger, von denen wir gleich

---

245) Keutgen, Urkunden S. 49.

246) Mittelrhein. Urkundenb. 2, Nr. 242.

247) Hoeniger, a. a. O. II, 2, S. 269.

248) Zuwanderung nach Köln läßt sich konstatieren a. a. O. S. 264.

249) Keutgen, Urkunden S. 91 § 6.

250) v. Below, Großhändler und Kleinhändler im deutschen Mittelalter, Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik 1900, S. 48 Anm. 162.

reden werden, nach Köln brachten, so will sich eine Vermutung nicht gern zurückdrängen lassen, die nämlich, daß die Verbindung dieser süddeutschen Städte mit Italien und dem Levantehandel dieses Landes, eine Fortsetzung fand im Handel mit Köln, daß also auch von diesem östlichen, von Italien her über die Ostalpen kommenden Warenzug aus ein Zweig sich ablöste und an den Niederrhein ging. Das wäre die dritte Linie, auf der sich Italien und die Gewürzländer Asiens dem großen Handelsplatz am Niederrhein öffneten.

Vielleicht lebhafter als zu Augsburg waren die Handelsbeziehungen Kölns zu dem schon genannten Regensburg. Und wohl auch älter. Denn im Anfang des 12. Jahrhunderts lassen sich die Augsburger auf dem Mittelrhein noch nicht, wohl aber die Regensburger nachweisen.[251]) Als Rückfracht dieser letzteren wird nun ausdrücklich Tuch erwähnt. Sie versorgten damit wohl in erster Linie ihre Heimat; aber nicht nur das, sie verführten solches weiter donauabwärts, nach Österreich. Die beiden Artikel einer Urkunde von 1192, welche von diesem Tuchimport Nachricht geben, zeigen aufs deutlichste die Bedeutung der kölnischen Weberei für die südöstlichen Gegenden des Reiches.[252]) Die Regensburger führten außer Geweben auch noch andere Waren durch Österreich. Davon ziehen einige die Aufmerksamkeit auf sich, weil sich die Frage an sie knüpft, ob sie etwa auch in Köln angekauft wurden: Kupfer, Zinn, Glockenspeise und Heringe.[253]) Alle diese Artikel spielten zum Teil im Kölner Handel, zum Teil in seinem Gewerbe eine große Rolle.[254]) Es gab vielleicht keinen andern Markt im Bereiche der Regensburger Handelsbeziehungen, der diese Dinge in so bedeutendem Maße hätte anbieten können, wie Köln. Die Zollstätten, die die Regensburger auf der Fahrt durch Österreich passierten, werden zwar in einer Reihenfolge aufgezählt, die eher auf eine donauaufwärts gerichtete Bewegung jener Waren schließen lassen könnte. Doch werden in einem andern Artikel derselben Urkunde die Zoll-

---

251) Keutgen, Urkunden S. 49.

252) A. a. O. S. 54 §§ 17 u. 18.

253) A. a. O. § 22.

254) Vgl. unten S. 147 f., 229 u. 239.

stätten auch nicht in der Reihenfolge aufgeführt, in der man sie passierte.[255]) Vielleicht kommt eine genauere Kenntnis des Regensburger Handels, als sie mir zur Verfügung steht, hierüber zur Gewißheit.

Die Kölner sind aber auch selbst, und ohne Zweifel namentlich mit Tuch, ins Donaugebiet gezogen. Mit andern niederdeutschen Kaufleuten konnte man sie auf den Ennser Jahrmärkten treffen. Im Jahre 1191 versprach Herzog Ottokar, in Enns keine andern Abgaben von ihnen zu erheben als diejenigen, die sie zur Zeit seines Vaters zu zahlen verpflichtet waren.[256]) In derselben Quelle werden Händler genannt, die mit ihren Wagen, Enns passierend, nach Rußland zogen, wobei man an Rotrußland, an das Gebiet des heutigen Galizien, denken muß. Höhlbaum nimmt nun an, mit diesen Händlern seien Kölner und andere niederdeutschen Kaufleute gemeint. Er redet von einem alten Handelsweg vom Rhein durch das babenbergische Österreich nach den rotrussischen Märkten, z. B. Lemberg.[257]) Diesen Weg deutet ihm auch die in Köln sich findende Personenbezeichnung Ruze an.[258]) Höhlbaums Annahme ist irrig. Die Stellung des betreffenden Satzes in dem Privileg von 1191 und der Umstand, daß dasselbe der Initiative der Regensburger zu danken war und auch hauptsächlich ihnen galt, lassen die Vermutung aufkommen, daß jene Rußlandfahrer Regensburger waren. Dies wird zur Gewißheit, wenn in einer fast gleichzeitigen Urkunde wirklich die durch Österreich ziehenden Regensburger Ruzarii, d. h. Rußlandfahrer, erwähnt werden.[259]) Der Beiname Ruze in der sogenannten Kölner Gildeliste weist, wenn er eine Verbindung mit Rußland andeutet, in eine andere Richtung, nämlich über die Ostsee.

Wir konnten feststellen, wie die kommerziellen Beziehungen Kölns sich bis zu den hauptsächlichsten Handelsplätzen im nördlichen Vorland der Alpen erstreckten, von der schweizerischen

---

255) Keutgen, Urkunden S. 54 § 19.

256) Archiv für Kunde österr. Geschichtsquellen 10 (1853), S. 92 f.

257) Hans. Urkundenb. 3, S. 393.

258) Hoeniger, a. a. O. II, 2, S. 256.

259) Keutgen, Urkunden S. 54 § 23.

Hochebene (Zürich und Konstanz) an ostwärts über die schwäbisch-bairische mit Augsburg und Regensburg ins österreichische Donaugebiet mit Enns und denjenigen Plätzen, welche die Regensburger mit kölnischer Ware bezogen. Es gab im ganzen Länderkreis, der Süddeutschland umgab, weder in Frankreich noch in Ungarn, weder in Italien noch in Norddeutschland, eine Stadt, deren Handel gleich stark in das zwischen Mittelgebirge und Alpen gelegene Gebiet hineingewirkt hätte, wie es derjenige Kölns auf der breiten Stromstraße des Rheines tat. Und Köln wirkte fast in alle Teile dieses Gebietes hinein, nach den an der westlichen Peripherie des Reiches gelegenen Plätzen Verdun und Metz, nach Trier, nach den Städten der Rheinlinie selbst, Mainz, Worms, Speyer, Straßburg, Basel, Konstanz, Zürich, und am Nordrand der Alpen weiter nach Osten, nach Augsburg, Regensburg, Enns und vielleicht noch weiter. Diese Wege, durch die Kölns Handelsgröße im Innern des Erdteils und zum Teil an seinem Südrande wurzelte, darf man so wenig übersehen, wie diejenigen, die nach der andern Seite hin die nördlichen Gebiete des Kontinentes und das demselben vorgelagerte Seegebiet überzogen.

Es ist zweifellos richtig, wenn gesagt wird, daß im 12. und 13. Jahrhundert Kölns Gewerbe weit mehr für Gesamtdeutschland und den Norden bedeuteten als später, wo da und dort rivalisierende Gewerbeplätze aufblühten. Doch wird man gerade die reichen Handelsbeziehungen der niederrheinischen Stadt zu Süddeutschland nicht bloß auf Kölns eigene Produktion und eigenen Verbrauch gründen, sondern auch auf seine Rolle als Umschlagsplatz. In dieser Hinsicht werden wir Kölns Handelsbedeutung mit dem Fortschreiten unserer Darstellung anschwellen sehen. Hier kam es nur darauf an, die Handelsplätze und Händler des Niederrheins in ihrer auf den Rhein beschränkten Tätigkeit und in ihren Beziehungen zu Oberdeutschland überhaupt zu beobachten.

Wir haben gesehen, wie viel stärker die Handelsstadt am Südrande der Tiefebene, Köln, ins Innere des Erdteils hineingriff als die Plätze des Deltas, z. B. Utrecht, wie überhaupt jener Platz an Handelsgröße den bedeutendsten des Deltas weit überragte.

# Lebenslauf.

Der Verfasser der vorliegenden Arbeit, Hermann Bächtold, wurde am 3. Februar 1882 in Ramsen (Kt. Schaffhausen, Schweiz) als Sohn des Jakob Bächtold und der Verena, geb. Wanner (reform. Konfess.) geboren. Er besuchte die Seminarabteilung der Kantonsschule Schaffhausen, war nach abgelegtem Primarlehrerexamen drei Jahre als Lehrer tätig, bezog dann im Frühjahr 1904 die Akademie Neuenburg (Schweiz), im Herbst dieses Jahres die Universität Basel, im Herbst 1906 diejenige in Freiburg i. Br. Im Frühling 1907 erhielt er, nachdem er sich privatim die humanistische Bildung angeeignet, das Reifezeugnis der humanistischen Abteilung der Kantonsschule Schaffhausen. Seine akademischen Studien erstreckten sich auf deutsche Philologie bei den Herren Proff. John Meier, Hoffmann-Krayer (Basel) und F. Kluge (Freiburg), auf Philosophie bei den Herren Proff. Joël, Heman (Basel), H. Rickert und Cohn (Freiburg) und endlich auf Geschichte (Hauptfach) bei den Herren Geh. Hofrat Prof. G. v. Below, Prof. F. Meinecke, Geh. Hofrat Prof. H. Finke (Freiburg), Prof. Baumgartner, Thommen, Burckhardt-Finsler und Schneider (Basel). Allen seinen Lehrern schuldet er großen Dank, insbesondere Herrn Geh. Hofrat Prof. Dr. G. v. Below, der ihn in wirtschaftsgeschichtliche Studien eingeführt, zur vorliegenden Arbeit angeregt und in der Durchführung derselben nie seinen Ratschlag und sein Interesse versagt hat.